ANNO X. Mercoledì 3 Gennaio 1877 N.° 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

AI NOSTRI CORTESI ABBONATI

Col 1877, il *Monitore* entra nel suo X anno di vita.

Fermo nel suo antico programma, che gli valse finora la benevolenza de' suoi abbonati e lettori, crede inutile diffondersi in nuove promesse, bastandogli questa sola, ch'esso non verrà mai meno ai propri impegni, e raddoppierà di cure per meritarsi sempre più quella stima e quel favore del pubblico, ch'ebbe ed avrà sempre in mira.

Alieno dalle inutili discussioni teoriche, come da ogni polemica personale, si occuperà soltanto dei veri interessi nazionali, raccogliendo fatti positivi e notizie bene appurate, e seguendo con amore lo sviluppo delle industrie e delle arti più utili, così nel nostro paese, come presso le nazioni più civili ed operose.

Spera così di poter compiere il suo cammino, sorretto anche nel nuovo anno dal costante appoggio de' suoi benevoli abbonati e lettori.

Coloro che non avessero ancora rinnovato l'abbonamento, o fossero in ritardo di pagamenti, sono pregati di non tardare più oltre, rivolgendosi direttamente a questa Amministrazione mediante vaglia postale o biglietti di Banca in lettera raccomandata.

Dei pagamenti fatti per mezzo d'intermediarii, la scrivente non si tiene responsabile.

L'AMMINISTRAZIONE.

IL BILANCIO DEI LAVORI PUBBLICI PEL 1877
davanti il Senato

Il bilancio di prima previsione dei lavori pubblici pel 1877, approvato dalla Camera dei deputati nelle somme riferite nel nostro numero del 20 dicembre p. p., venne portato in discussione davanti il Senato nella seduta del 29. Ora crediamo opportuno estrarre dal rendiconto dei giornali di Roma quella parte che riguarda specialmente le ferrovie.

Pantaleoni parla sul capitolo 24: « Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di Società private », e raccomanda la costruzione della ferrovia della provincia di Macerata, cioè da Portocivitanova a Macerata ed Albacina, per la sua importanza economica, essendo molto densa la popolazione della provincia, molto sviluppata la viabilità, e potendosi quindi presumere una forte produzione.

Zanardelli (Ministro dei lavori pubblici) risponde che egli, nel parlare delle ferrovie da costruirsi all'altro ramo del Parlamento, non si era dimenticato della linea maceratese; e che, se non parlò del tratto oltre Macerata, fu perchè allora rispondeva alle incalzanti istanze *concrete*, che gli si facevano.

Ricorda poi come egli soggiungesse che la provincia di Macerata è una di quelle che meritano maggiori considerazioni, per essere tra le poche il cui capoluogo non è in relazione diretta con alcuna ferrovia, e i Comuni hanno offerto maggiori somme di concorso.

Prega poi l'on. Pantaleoni di adoperare tutta la sua influenza perchè le offerte di somme deliberate da quella Provincia siano definitive.

Pantaleoni ringrazia.

Gadda parla sul capitolo 147: « Concorso del Governo

nella spesa della costruzione della ferrovia del San Gottardo », e prega il Ministro di fare qualche dichiarazione, che assicuri l'opinione pubblica che non si è rinunciato alla costruzione della linea del Monte Ceneri.

Zanardelli risponde che i lavori della Galleria procedono regolarmente per parte della Svizzera, e che questa non è tenuta a dar principio alla costruzione della linea del Monte Ceneri che nell'aprile del 1877. Quando vi fosse indugio, il Governo vedrà se sia il caso di pagare le somme annue a cui l'Italia si è obbligata, poichè noi non abbiamo nessuna intenzione di rinunciare a quella linea.

Gadda, soddisfatto, ringrazia.

Torelli parla sul capitolo 151: « Ferrovie Calabro-Sicule », ed osserva che, mentre alcune provincie, oltre il pane, hanno anche i dolci, altre muoiono di fame. Invita pertanto l'on. Ministro a fare esplicite dichiarazioni relativamente alle provincie di Sondrio e di Belluno, che mancano affatto del pane ferroviario.

Zanardelli risponde aver già detto testè, in risposta all'on. Pantaleoni, che le provincie le quali hanno un più rigoroso titolo a preferenza nella costruzione ferroviaria sono quelle di Sondrio e di Belluno. Ciò aveva già detto prima alla Camera, e ne aveva avuto qualche rimprovero come di una predilezione per la Valtellina. Tuttavia sarà oggi anche più esplicito; e dice che, eccezione fatta delle ferrovie Sarde, le prime ferrovie che saranno comprese in un progetto di legge saranno quelle di Sondrio e di Belluno.

Torelli prende atto di queste dichiarazioni, che gli tolgono ogni dubbio.

Dopo ciò, il bilancio dei lavori pubblici venne approvato con voti 91 favorevoli e 3 contrarii.

STATISTICA

DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

per l'anno 1875

(*Continuazione* — V. N. 49 del 1876).

1. — Il movimento dei *Viaggiatori*, esposto nella tabella V, ci presenta il numero totale di 17,070,364 per tutte le 46 linee in esercizio, esclusi i convogli speciali e la navigazione sui laghi.

Questo numero, che offre un aumento di 426,700 sul numero totale dei viaggiatori del 1874 (16,643,664), va poi così suddiviso: 664,236 di 1ª classe (718,257 nel 1874); 2,783,745 di 2ª (2,856,472 nel 1874); 6,482,875 di 3ª (6,481,257 nel 1874); e 7,139,508 a prezzi ridotti (6,587,678 nel 1874). Quindi la proporzione tra le diverse classi nel 1875 risulta del 4 0[0 per la 1ª, del 16 per la 2ª, del 38 per la 3ª e del 42 pei prezzi ridotti; mentre nel 1874 era del 4 0[0 per la 1ª, del 17 per la 2ª, del 39 per la 3ª, e del 40 pei prezzi ridotti.

Al numero totale dei viaggiatori sono pure da aggiungere 790,144 trasporti per conto del Governo, mentre nel 1874 sommavano a 766,206.

Il maggior movimento si verificò sulle seguenti linee in proporzione discendente:

Toscano-Liguri, 3,895,124 (1,792,924 nel 1874): di cui 271,108 in 1ª classe; 770,891 in 2ª; 1,435,450 in 3ª; 1,417,675 a prezzi ridotti; oltre a 252,511 trasporti governativi (113,942 nel 1874) — Torino-Genova, 1,932,886; di cui 83,817 in 1ª; 395,185 in 2ª; 678,556 in 3ª; 835,328 ridotti; oltre a 89,278 governativi (100,879 nel 1874) — Peschiera-Venezia, 1,406,625: di cui 82,007 in 1ª; 299553, in 2ª; 476,826 in 3ª; 548,437 ridotti; oltre a 118,836 gonativi (118,081 nel 1874) — Milano-Camerlata, 1,042,854; di cui 38,574 in 1ª; 158,517 in 2ª; 375,172 in 3ª; 470,591 ridotti; oltre a 22,119 governativi (26,514 nel 1874) — Milano-Peschiera, 965,445: di cui 57,732 in 1ª; 178,929 in 2ª; 332,743 in 3ª; 404,041 ridotti; oltre a 98,083 governativi (89,056 nel 1874) — Torino-Ticino, 962,148: di cui 58,571 in 1ª; 217,879 in 2ª; 356,109 in 3ª; 329,589 ridotti; oltre a 65,611 governativi (58,215 nel 1874) — Milano-Ticino, 710,586: di cui 36,208 in 1ª; 166,039 in 2ª; 252,271 in 3ª; 256,048 ridotti; oltre a 84,016 governativi (70,521 nel 1874) — Torino-Cuneo-Saluzzo, 704,631; di cui 14,343 in 1ª; 95,516 in 2ª; 331,782 in 3ª; 262,990 ridotti; oltre a 65,771 governativi (54,895 nel 1874) — Milano-Piacenza, 650,920: di cui 40,536 in 1ª; 113,636 in 2ª; 243,880 in 3ª; 252,868 ridotti; oltre a 69,005 governativi (92,590 nel 1874) — Alessandria-Arona, 623,770: di cui 39,113 in 1ª; 156,576 in 2ª; 309,110 in 3ª; 118,971 ridotti; oltre a 46,395 governativi (42,917 nel 1874) — Mestre-Cormons, 593,629: di cui 32,315 in 1ª; 109,021 in 2ª; 202,564 in 3ª; 249,729 ridotti; oltre a 43,282 governativi (40,105 nel 1874) — Piacenza-Bologna, 566,762: di cui 49,771 in 1ª; 152,041 in 2ª; 154,640 in 3ª; 210,310 ridotti; oltre a 117,323 governativi (107,576 nel 1874) — Cavallermaggiore-Alessandria, 471,059: di cui 5,208 in 1ª; 56,405 in 2ª; 254,035 in 3ª; 155,411 ridotti; oltre a 17,915 governativi (18,250 nel 1874) — Torino-Susa, 428,968: di cui 52,296 in 1ª; 50,184 in 2ª; 163,211 in 3ª; 163,277 ridotti; oltre a 15,653 governativi (10,779 nel 1874) — Novi-Alessandria-Piacenza, 420,129: di cui 29,273 in 1ª; 92,440 in 2ª; 164,051 in 3ª; 134,365 ridotti; oltre a 82,641 governativi (86,830 nel 1874) — Torino-Pinerolo, 398,931: di cui 5,236 in 1ª; 29,925 in 2ª; 153,246 in 3ª; 210,524 ridotti; oltre a 18,784 governativi (18,937 nel 1874) — Voghera-Brescia, 391,094: di cui 8,961 in 1ª; 70,297 in 2ª; 184,796 in 3ª; 127,040 ridotti; oltre a 56,910 governativi (63,215 nel 1874) — Savona-Acqui-Bra, 326,135: di cui 9,547 in 1ª; 54,743 in 2ª; 193,446 in 3ª; 68,329 ridotti; oltre a 37,522 governativi (mancava nel 1874) — Castagnole-Asti-Mortara, 324,480: di cui 5,112 in 1ª; 43,223 in 2ª; 159,487 in 3ª; 116,658 ridotti; oltre a 16,584 governativi (13,121 nel 1874).

Le altre cifre sono tutte inferiori a 300,000, e crediamo superfluo l'occuparcene. Però dobbiamo aggiungere che, confrontando le proporzioni delle diverse classi nei due anni 1875 e 1874, risulta che la cifra massima della 1ª classe nel 1875 si ebbe sulla linea Bussoleno-Confine francese, cioè il 19 0[0 (con 44,470 viaggiatori), mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Bologna-Pistoia, cioè il 21 0[0 (con 54,736); — quella della 2ª classe si ebbe sulle due linee Milano-Vigevano e Mortara-Vigevano, cioè il 34 0[0 (con 97,636 e 68,296), com'era nel 1874 sulla medesima linea Mortara-Vigevano (con 61,623); — quella della 3ª classe si ebbe sulla linea Savona-Acqui-Bra, cioè il 59 0[0 (con 193,446), mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Mantova-Modena, cioè il 67 0[0 (con 140,311); — e finalmente quella a prezzi ridotti si ebbe sulla linea Torino-Pinerolo, cioè il 53 0[0 (con 210,524), com'era nel 1874 sulla medesima linea (con 213,263).

Quanto ai trasporti governativi, la maggior cifra si ebbe nel 1875 sulle linee Toscano-Liguri (con 252,511), mentre nel 8874 si ebbe sulla linea Peschiera-Venezia con 118,081); e la cifra minima si ebbe invece sulla linea Bussoleno-Confine francese con 1392, mentre nel 1874 si ebbe sulla linea medesima con 1381. Si ebbero pure i seguenti trasporti governativi sulle tre nuove linee: Camerlata-Chiasso, 4613; Mondovì-Bastia, 219; Udine-Pontebba 245.

2. — Il prodotto totale del suddetto movimento di viaggiatori nel 1875 ascese a L. 38,311,370, cioè con un aumento di L. 719,592 su quello del 1874. L'indicato prodotto va poi così suddiviso: L. 6,384,731 per la 1ª classe

(7,438,943 nel 1874); L. 10,629,636 per la 2ª (10,043,355 nel 1874); L. 11,276,900 per la 3ª (11,053,822 nel 1874); L. 10,020,103 a prezzi ridotti (9,055,458 nel 1874); e quindi colla proporzione del 17 0[0 per la 1ª classe, del 28 per la 2ª, del 29 per la 3ª, e del 26 pei prezzi ridotti, mentre nel 1874 la proporzione era del 20 0[0 per la 1ª classe, del 26 per la 2ª, del 30 per la 3ª, e del 24 pei prezzi ridotti.

I trasporti governativi fruttarono inoltre L. 1,416,394, mentre nel 1874 diedero la somma totale di L. 1,245,019.

Il maggior prodotto si nota sulle linee seguenti in gradazione discendente:

Toscano-Liguri, L. 5,981,252: di cui L. 1,088,526 per la 1ª classe; 1,607,403 per la 2ª; 1,749,477 per la 3ª; 1,535,852 a prezzi ridotti; oltre a 178,580 pei trasporti governativi (70,737 nel 1874) — Torino-Genova, lire 3,714,189: di cui 663,831 per la 1ª classe; 1,022,316 per la 2ª; 1,092,475 per la 3ª; 935,567 pei ridotti; oltre a 134,578 pei governativi (111,091 nel 1874) — Peschiera-Venezia, L. 2,972,026: di cui 542,066 per la 1ª classe; 938,634 per la 2ª; 685,239 per la 3ª; 806,087 pei ridotti; oltre a 126,768 pei governativi (110,247 nel 1874) — Milano-Peschiera, L. 2,714,051: di cui 476,694 per la 1ª classe; 731,820 per la 2ª; 695,434 per la 3ª; 810,103 pei ridotti; oltre a 111,815 pei governativi (97,576 nel 1874) — Torino-Ticino, L. 2,189,868: di cui 410,586 per la 1ª classe; 631,851 per la 2ª; 715,781 per la 3ª; 431,650 pei ridotti; oltre a 66,586 pei governativi (57,035 nel 1874) — Piacenza-Bologna, L. 2,103,495, di cui 557,431 per la 1ª classe; 685,708 per la 2ª; 332,477 per la 3ª; 527,879 pei ridotti; oltre a 152,521 pei governativi (161,490 nel 1874) — Mestre-Cormons, L. 1,468,751: di cui 221,360 per la 1ª classe; 480,782 per la 2ª; 415,256 per la 3ª; 351,353 pei ridotti; oltre a 41,287 pei governativi (37,769 nel 1874) — Bologna-Pistoia, L. 1,285,317: di cui 301,211 per la 1ª classe; 497,657 per la 2ª; 215,658 per la 3ª; 270,791 pei ridotti; oltre a 65,256 pei governativi (72,175 nel 1874) — Torino-Cuneo-Saluzzo, L. 1,170,862: di cui 70,166 per la 1ª classe; 245,477 per la 2ª; 484,403 per la 3ª; 370,816 pei ridotti; oltre a 38,612 pei governativi (31,841 nel 1874) — Milano-Piacenza, L. 1,104,188: di cui 201,872 per la 1ª classe; 221,591 per la 2ª; 329,238 per la 3ª; 351,487 pei ridotti; oltre a 43,677 pei governativi (56,479 nel 1874) — Alessandria-Arona, L. 1,097,980: di cui 157,627 per la 1ª classe; 350,732 per la 2ª; 411,165 per la 3ª; 178,456 pei ridotti; oltre a 30,157 pei governativi (86,825 nel 1874) — Milano-Camerlata, L. 1,067,037: di cui 107,238 per la 1ª classe; 269,481 per la 2ª; 309,139 per la 3; 381,179 pei ridotti; oltre a 10,418 pei governativi (13,257 nel 1874).

Tutti gli altri prodotti sono al di sotto di un milione di lire; ed il minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri, cioè L. 40,423, mentre nel 1874 fu di L. 64,947 sulla linea Sesto Calende-Arona.

Nella proporzione poi fra le classi dei viaggiatori, la maggior cifra del prodotto si ebbe: per la 1ª, sulla linea Bussoleno-Confine francese col 34 0[0 (209,456), mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Bologna-Pistoia col 40 0[0 (676,356); per la 2ª, sulla linea Padova-Pontelagoscuro col 40 0[0 (327,358), mentre nel 1874 si ebbe sulla stessa linea col 37 0[0 (324,296); per la 3ª, sulla linea Savona-Acqui-Bra col 54 0[0 (287,665), mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Cavallermagg.-Alessandria col 51 0[0 (238,447); e finalmente pei prezzi ridotti, sulla linea Trofarello-Chieri col 54 0[0 (22,868), mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Pinerolo col 44 0[0 (164,079).

Il maggior prodotto pei trasporti governativi si ebbe sulle linee Toscano-Liguri con L. 178,580, mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Piacenza-Bologna con L. 161,490; ed il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri con L. 281, mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Verona-Peri con L. 891.

A compimento dei dati relativi ai viaggiatori, noteremo che per un viaggiatore la percorrenza media totale nel 1875 è calcolata in chil. 35.12 (35.32 nel 1874), con chil. 90.30 per la 1ª classe, 30.70 per la 2ª, 34.04 per la 3ª, 24 92 pei ridotti, e 114.28 pei governativi.

Il prodotto medio totale di un viaggiatore è calcolato in L. 2.24 (2.25 nel 1874), con 9.61 per la 1ª classe, 3.82 per la 2ª, 1.74 per la 3ª, 1.40 pei ridotti, e 1,793 pei governativi; ed il prodotto medio totale d'un viaggiatore per chilometro è calcolato in 0.0638 (0.0639) nel 1874), con 0.106 per la 1ª classe, 0.075 per la 2ª, 0.051 per la 3ª, 0.056 pei ridotti, e 0.0156 pei governativi.

In altro numero riassumeremo le tabelle relative al movimento delle merci. *(Continua)*

I PRODOTTI DELLE FERROVIE FRANCESI

La Direzione delle ferrovie francesi ha pubblicato il prospetto dei prodotti dell'esercizio durante i tre primi trimestri del 1876, confrontati con quelli dello stesso periodo nel 1875 e nel 1869, cioè prima della guerra.

Al 30 settembre 1876 si contava una lunghezza totale in esercizio di 20,270 chil., con aumento di 705 sulla lunghezza in esercizio al 30 settembre 1875, e di 3,759 sulla stessa lunghezza nel 1869.

Alla lunghezza delle linee aperte durante il 1º semestre 1876 si aggiunsero nel 3º trimestre altri chil. 159, così ripartiti:

Antica rete	chil.	41
Nuova rete	»	46
Compagnie diverse	»	72
	Totale chil.	159

Il prodotto totale dei 20,270 chil. dal 1º gennaio al 30 settembre 1876 fu di fr. 631,294,138, dedotte le tasse ed imposte sui trasporti, che raggiunsero la cifra di fr. 69,726,813. La differenza in più pel 1876 risulta quindi di fr. 4,974,896 rispetto al 1875, e di fr. 127,243,172 rispetto al 1869.

Questa differenza a favore dell'anno corrente non si presenta però che sul complesso della rete esercita; mentre trovasi invece una diminuzione rispetto al 1875, se si tien conto del prodotto totale per chilometro. Il prodotto chilometrico dei primi tre trimestri del 1876 fu di L. 31,546, inferiore di fr. 894, ossia del 2.76 0[0, al prodotto constatato nel 1875.

Tale diminuzione riguarda in gran parte le linee dell'antica rete. Si può tuttavia sperare che la diminuzione scemerà d'importanza nel calcolo dei risultati dell'anno intero, poichè i prodotti s'accrebbero di molto da un trimestre all'altro. Il terzo trimestre diede, infatti, 229,350,884 fr., cioè 2,578,360 più del trimestre corrispondente nel 1875. Questo progresso si è mantenuto, dopo il 30 settembre, abbastanza regolarmente perchè il *deficit* constatato sparisca quasi del tutto.

Passando poi alla indicazione dei singoli prodotti dell'esercizio per l'antica e la nuova rete e per le Compagnie diverse, il suddetto prospetto dimostra che la lunghezza dell'antica rete in esercizio al 30 settembre scorso era di chil. 9,581, ed il prodotto medio per chil. raggiunse i 50,280 fr. Nel 1874, la lunghezza della rete era di chil. 9,335, col prodotto chil. di fr. 51,353. Sul prodotto totale, i primi 9 mesi del 1876 risultano in perdita di 2,521,730 fr.; il che corrisponde ad una diminuzione chil. di 1,073 fr., ossia del 2.09 0[0.

La nuova rete presenta una estesa in esercizio di chil. 8,624, che diedero nel 1876 un prodotto tot. di fr. 136,166,564; nel 1875 la lunghezza esercita era di 8,327 chil., ed il prodotto totale ascendeva a fr. 132,415,293. Il prodotto chilometrico medio è disceso da 15,938 fr., ch'era nel 1875, a 15,922 nel 1876. Però i prodotti totali della nuova rete, che raggiunsero 39,359,084 fr. alla fine del 1º trimestre, si elevarono a fr. 50,896,764 durante il 3º: è un miglioramento assai notevole.

La rete speciale dal Rodano al Moncenisio, esercìta per 143 chil., ha prodotto 4,031,131 fr., cioè con aumento di fr. 150,204 in confronto del 1875.

Confrontando poi i risultati del 1876 con quelli del 1869, si constatano le seguenti differenze:

La lunghezza in esercizio dell'antica rete si accrebbe da 9,402 a 9,531 chil., ed i prodotti totali progredirono da fr. 403,076,205 a 474,594,703, ossia con aumento di 71,518,498 fr., o 16.77 0[0. Il prodotto medio chil. da 43,059 fr. si elevò a 50,280, cioè con aumento di fr. 7,221. Si vede con quanta intensità si è sviluppato il traffico sulle linee dell'antica rete.

Le linee in esercizio della nuova rete si estendevano per 6,545 chil. nel 1869, mentre nel 1876 si svilupparono in 8,624 chil. I prodotti totali progredirono di 41,028,595 fr.; al 30 settembre scorso, essi raggiungevano i 136,166,564 fr. Il traffico si è sviluppato meno rapidamente sulla nuova rete che sull'antica; ma il prodotto chil non si accrebbe che di 1,176 fr., ossia del 7.98 0[0 dopo il 1869.

La situazione delle Compagnie diverse sembra essersi migliorata dal 1875 al 1876: i prodotti aumentarono per la maggior parte di esse. La loro lunghezza in esercizio, al 30 settembre scorso, era di 1,972 chil.; dei quali, 212 aperti dal 30 settembre 1875 in poi. I prodotti totali progredirono da 12,906,689 fr. a 16,501,740, cioè con un aumento di 3,595,051 fr. Il prodotto chilom. medio è superiore di 547 fr. a quello del 1875: esso fu di 8,731 fr. pei primi nove mesi del 1876. Ma, se dalle 22 Compagnie diverse si eccettuano 4, che danno risultati eccezionali, si constata che la media del prodotto lordo discende a 7,500 fr. al chil. pei primi tre trimestri; il che dà per l'anno intero 10,000 fr. di reddito chil.

Questa situazione è tutt'altro che brillante; è noto che per molte di queste linee le spese di costruzione furono gravissime e che le spese di manutenzione sono abbastanza elevate. Nondimeno si nota con soddisfazione che il traffico di queste Compagnie tende a migliorarsi, benchè molti persistano a credere che parecchie di esse non possano trovare salvezza che nella loro fusione colle grandi Compagnie (*).

Riassumendo, i risultati dell'esercizio delle linee francesi d'interesse generale, al 30 settembre scorso, si traducono nelle cifre seguenti:

	Lunghezza in esercizio	Prodotti totali	Prodotto chilometr.
Antica rete . . chil.	9,531	fr. 474,594,703	fr. 50,280
Nuova rete . . »	8,624	» 136,166,564	» 15,922
Rete speciale . »	143	» 4,031,131	» 30,772
Compagnie diverse»	1,972	» 16,501,740	» 8,731
Totali e media chil.	20,270	fr. 631,294,138	fr. 31,546

(*) Vedi, nelle *Notizie ferroviarie estere*, la recente interpellanza alla Camera dei deputati di Francia. (La Red.)

La concorrenza ferroviaria agli Stati Uniti

Nel precedente numero abbiamo annunciato, secondo un telegramma da Filadelfia, 16 dicembre, al *Times*, che le Compagnie ferroviarie dell'America avevano conchiuso tra loro un accordo, mediante il quale si stabiliva una base costante ed uniforme di tariffe pel traffico dall'Occidente alle città della costa, aumentandole del 50 0[0.

Questo fatto venne diversamente commentato dai giornali inglesi e francesi, ed anche da taluni dei nostri, secondo le prevenzioni e le idee sistematiche rispetto alla natura ed all'esercizio dell'industria ferroviaria.

Noi crediamo opportuno di riferire, a tale proposito, il seguente articoletto della *Semaine financière*, i cui apprezzamenti e le cui conclusioni ci sembrano pienamente applicabili al caso nostro. Ecco le sue parole:

Un fatto economico interessante è avvenuto agli Stati Uniti, e ci permette di apprezzare una volta di più gli effetti della concorrenza illimitata, della libertà assoluta in materia di ferrovie. Le Compagnie del New-York Central, dell'Ontario, dell'Erie, della Pensilvania, e 42 altre Imprese, che da parecchi anni vivevano in uno stato di lotta aperta ed avevano spinto sino alla stravaganza le loro rivalità di tariffe, si sono accordate per metter fine a codesta guerra disastrosa e per farne pagare le spese al pubblico americano. Questo dovrà pagare ben cari gli effimeri vantaggi finora goduti da una situazione anormale. Infatti, tutte codeste Compagnie si accordarono nell'adottare tariffe uniformi, che impongono ai trasporti, con destinazione ai porti di mare, aumenti del 50 0[0 sui prezzi anteriori.

Tale risultato non ha, del resto, nulla di nuovo e d'impreveduto. L'esperienza è la stessa dappertutto: i rivali lottano sino allo spossamento; e quando hanno esaurito ogni risorsa, quando s'accorgono ch' essi fecero enormi sagrificii a pura perdita, firmano una di codeste alleanze, che mettono alla loro discrezione il commercio e l'industria d'un paese.

Ciò che avvenne in America era già stato segnalato in Inghilterra e nel Belgio. Ma non era male che una nuova dimostraaione se ne avesse nel paese della concorrenza e della libertà, per eccellenza, in materia di ferrovie. Per gli uomini imparziali sarà questa una nuova occasione di constatare i vantaggi del sistema prevalente presso di noi, il quale assicura in modo lento e metodico l'abbassamento delle tariffe, senza lasciare alle Compagnie il diritto di rimettere in questione i progressi compiuti.

Noi pure crediamo che questo sistema, vigente press'a poco in Italia come in Francia, sia tale da garantire gli interessi dello Stato e delle popolazioni contro le coalizioni ed i monopolii delle Compagnie ferroviarie, pur concedendo loro quel libero sviluppo di cui abbisognano per mantenersi in vita e prosperare convenientemente.

Nostre Corrispondenze

Roma, 2 gennaio.

All'inevitabile rallentamento di moto nelle pubbliche aziende prodotto dalle feste di Natale e dal Capo d'anno, aggiungete la crisi interna avvenuta nel Ministero dei lavori pubblici in questi giorni, mediante le dimissioni offerte dall'on. comm. Baccarini dalla doppia carica di Segretario generale e di Direttore generale delle opere idrauliche, e i mutamenti compiutisi nell'Ufficio di presidenza del Consiglio superiore dei lavori pubblici (*), e vi sarà assai facile l'immaginare come scarsissima debba essere stavolta la messe di notizie, che fu dato a me di raccogliere.

Io non avrei sufficienza d'elementi per portare giudizio sulle cause e sugli effetti della crisi testè citata; oltrecchè è codice del *Monitore* di mantenersi alieno da ogni questione di persona, sempre troppo delicata e spinosa. E nemmeno reputo conveniente il riferirvi tutti i nomi, a cui la fantasia, più che la ragione o il fatto, ricorse ad additare come chiamati a coprire gli importantissimi posti vacanti di Direttore generale delle opere idrauliche e dei ponti e strade.

Frattanto il nuovo Segretario generale on. Ronchetti prenderà possesso oggi o domani del suo ufficio. —

Le carte rimaste preda dell'incendio al dicastero dei lavori pubblici il 13 dicembre scorso, erano relative ai servizii delle strade provinciali, comunali ed obbligatorie, della

(*) Vedi *Notizie diverse*. (La Red.)

polizia stradale e di altri affari attinenti. Venne quindi diramata una circolare agli Ufficii dipendenti, perchè si affrettino ad inviare all'Amministrazione centrale un elenco particolareggiato degli atti riflettenti i predetti servizii, dei quali s'attende risposta o qualsiasi risoluzione, per poterne accertare l'esistenza o la perdita, e richiederne al caso i duplicati. —

In Sicilia a Palermo e Siracusa, e nelle Puglie a Molfetta, si stanno attivando, per opera della stessa cittadinanza, fabbriche di carbone agglomerato ad uso domestico, estratto dai varii ed abbondantissimi residui dei prodotti che ogni anno fornisce l'agricoltura in quelle fertili regioni. Tale nuova industria in Italia è frutto degli studii e della febbrile attività dell'ing. O. Mottura, tenente d'artiglieria, del quale ebbi già occasione d'intrattenervi più d'una volta, a proposito appunto dell'anzidetto suo utilissimo ritrovato.

Munito di commendatizie ufficiali dal Ministero d'agricoltura, industria e commercio, presso cui era *comandato* da parecchi mesi, l'egregio giovane, dopo essersi recato in giro per diverse provincie dell'Italia meridionale, affine di esaminare se le loro condizioni economiche si prestassero all'impianto dell'industria da lui ideata, volle compiere un viaggio in Francia ed in Inghilterra per far tesoro di tutte le innovazioni, che colà si fossero attuate in proposito. E potè visitare a Parigi le principali delle molte fabbriche, che, per conto di 17 Società, vanno senza interruzione producendo un agglomeramento di diverse materie organiche combustibili, notissimo sotto la denominazione di *Charbon de Paris*.

Questo prezioso succedaneo al carbone ordinario di legna pei bisogni domestici venne, molti anni sono, inventato da un Belga, l'ing. Popelin, il quale si valeva nei primordii di tutte quelle materie che le concierie, stabilite sulla Senna, rigettavano ogni giorno nel fiume in enorme quantità. L'industria andò sviluppandosi poco a poco, offrendo vantaggi sempre più notevoli ai consumatori, a misura dell'aumento di costo del carbone di legna; cosicchè, ad esempio, questo si paga oggi a Parigi L. 225 la tonnellata, e quello L. 180.

Il processo di cui si vale l'ing. Mottura, sebbene più economico e più semplice di quello impiegato in Francia, dà per risultato, oltre ad un ottimo carbone da cucina, anche un eccellente gaz luce, ove la materia prima da lavorare si componga di residui di prodotti oleosi. Mira così il nostro giovane ufficiale ad abbracciare, coll'industria del carbone, anche quest'altra testè indicata, e già in esercizio da forse 15 anni in Provenza, dove dai noccioli delle olive si estrae appunto un gaz luce dei più limpidi. E ciò con tali vantaggi, da tornar conto ai privati di provvedersi di un gazometro proprio, anche in quelle medesime città ove esistono fabbriche di gaz col carbone fossile. Siffatti apparati gazometrici si incontrano frequenti a Nizza, a Cannes, a Marsiglia e persino a Lione; ed è notevole come i Provenzali facciano incetta di noccioli di olive persino nella nostra Liguria.

Speriamo dunque che l'industria del nuovo carbone e del nuovo gaz abbia a fiorire presto anche in Italia, mercè le intelligenti fatiche dell'ing. Mottura, il cui successo sembra assolutamente assicurato sin d'ora con brillanti principii, avendo ottenuto in soli due mesi, in provincie separatissime d'Italia come sopra accennai, lo stabilimento di tre fabbriche, oltre a qualcun altra in progetto. —

Con recente Decreto ministeriale venne indetto pel 1° marzo prossimo in Roma un concorso per esame a dieci posti di Ingegnore-allievo nel R. Corpo del Genio civile. Due fra quelli che otterranno la nomina di ingegneri-allievi, potranno essere inviati all'estero per studii di perfezionamento. L'istanza dei concorrenti deve pervenire al Ministero non più tardi del 31 corrente (1). B.

(1) V. le *Notizie diverse* nel N. 52 del 1876. (La Red.)

Informazioni Particolari

del *MONITORE*

In esecuzione della Convenzione di Basilea e degli Atti addizionali, la Società ferroviaria Sud-Austriaca e dell'Alta Italia ha modificato i suoi statuti, ed ha costituito in Milano un *Comitato per la liquidazione e pel temporaneo esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia*, composto dei signori: Carlo D'Adda, *presidente*, Enea Bignami, Carlo Brot, Stefano Castagnola, Orazio Landau, Alessandro Porro, Francesco Restelli e Gio. Battista Tasca.

Questo Comitato avrà le stesse attribuzioni amministrative, che spettavano al cessato Consiglio d'amministrazione per l'esercizio delle dette ferrovie.

Sappiamo ch'entro il corrente mese avrà luogo un convegno fra delegati dei Governi italiano ed austriaco per prendere gli opportuni concerti su quanto riguarda l'allacciamento delle rispettive linee della ferrovia Pontebbana. Il Governo austriaco ha nominato a suo rappresentante il sig. Giulio Loll, Direttore delle Ferrovie; ed il Governo italiano l'Ispettore comm. Biglia. La Società dell'Alta Italia vi sarà anch'essa rappresentata da apposito incaricato.

In quanto ai lavori in corso sulla nostra linea della Pontebba, ci consta ch'essi procedono abbastanza alacremente, per quanto lo permette la corrente stagione. Del resto, sarebbe affatto senza scopo il voler aprire all'esercizio un nuovo tratto di ferrovia, stante la mancanza assoluta di un centro importante a cui metter capo. Occorre ora soltanto provvedere perchè quanto rimane a farsi su questa linea sia terminato contemporaneamente al compimento di quella austriaca da Tarvis a Pontebba, con cui la nostra deve allacciarsi; locchè avverrà nel corso dell'anno prossimo.

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il progetto per la diramazione ferroviaria da Como al Lago. In seguito di tale approvazione, la Società dell'Alta Italia potrà quanto prima dar mano ai lavori.

Ai prodotti delle Ferrovie dell'Alta Italia indicati più sotto, nella solita Tabella settimanale, sino al 29 dicembre 1876, aggiungendosi quelli del 30 e 31, che ci vennero ora comunicati separatamente, risulta che durante l'intero anno ascesero a L. 94,934,424.69, così suddivisi:

Viaggiatori	L. 39,945,633.99
Merci a grande velocità	» 11,592,150.40
» a piccola velocità	» 43.396,640.30
	L. 94,934,424.69

In questa cifra non è compresa la navigazione sui laghi, la quale diede in complesso un prodotto di lire 821,222.96.

Ora, confrontando tali prodotti con quelli dell'anno 1875, si ha un aumento di L. 2,494,302.34 per le ferrovie, e di L. 2,040.16 per la navigazione sui laghi.

Il prodotto chilometrico (esclusa la navigazione) ascese in media nell'anno a L. 28,262.70, e quindi presenta un aumento di L. 326.73, ossia dell'1.17 p. 0[0, sul 1875.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia. — A compimento della notizia da noi data circa la nomina dell'ing. cav. Gaetano Ratti ad Ispettore centrale delegato presso la Direzione generale dell'esercizio, riferiamo il testo dell'Ordine di servizio diramato dalla Direzione medesima, lieti di constatare come il Consiglio d'amministrazione seppe giustamente apprezzare le qualità del distinto funzionario promosso alle indicate mansioni:

« Si porta a conoscenza del personale che il Consiglio d'amministrazione, nella seduta del giorno 24 novembre u. s., ha deliberato, dietro proposta del sottoscritto, di nominare ad Ispettore centrale delegato presso la Direzione generale dell'esercizio, il sig. ing. cav. Gaetano Ratti, ora Capo degli Ufficii centrali del Servizio della manutenzione e dei lavori.

« Il sig. cav. Ratti rappresenterà il Direttore generale dell'esercizio, nei casi di assenza o d'impedimento, dando corso agli affari ordinarii e firmando la corrispondenza.

« Egli assumerà le sue nuove funzioni a datare dal 1° gennaio 1877.

« *Il Direttore generale dell'esercizio*
« M. Massa ».

Ferrovie Sarde. — L'Amministrazione centrale, residente a Roma, ha diramato la seguente circolare di servizio:

« Col 1° gennaio 1877, assumendosi direttamente dalla Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde l'esercizio delle proprie linee, è stato, con deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data 24 novembre u. s., preposto alla direzione di detto esercizio il sig. ing. Luigi Polese, continuando il sig. marchese Stefano Di Villahermosa ad esercitare le sue funzioni come membro del Consiglio d'amministrazione della Compagnia residente in Cagliari ».

Ferrovie venete — La *Gazzetta di Venezia* annuncia che la Commissione ferroviaria di quel Consiglio provinciale si è riunita il 26 dicembre, e credesi che molto prossimamente essa sarà in grado di conoscere gli intendimenti del Governo riguardo ai sussidii chiesti dal detto Consiglio.

Ferrovia Badia-Legnago — Il *Polesine* crede poter assicurare che, ove non intervengano ulteriori impedimenti, la inaugurazione della ferrovia Badia-Legnago avrà luogo i primi del venturo febbraio.

Ferrovia Mantova-Modena — La *Lombardia* dice che l'ispettore del Genio civile, comm. Cappa, venne incaricato di addivenire alla visita definitiva del ponte costrutto sul Po a Borgoforte dalla Società concessionaria della ferrovia Modena-Mantova, per dichiarare se il medesimo sia in istato da poter essere definitivamente accettato.

Ferrovia Ivrea-Aosta — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 28 dicembre p. p., approvò i verbali dei Consigli comunali di Saint-Vincent, Pontey, Pont Saint-Martin e Saint-Denis, con cui venne deliberato un sussidio per la costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta.

Ferrovia Centrale Canavese — Sui lavori per la trasformazione a vapore del tronco d'ippoferrovia da Settimo a Rivarolo, l'ing. Gozzano, direttore della ferrovia medesima, pubblica le seguenti informazioni:

Quantunque non si sia dato principio ai lavori che verso la fine dell'ora scorso giugno, tuttavia le opere furono spinte con tanta alacrità, che vennero già prima d'ora ultimati tutti i movimenti di terra e tutti i nuovi manufatti nelle tratte in cui la linea venne deviata, non che la Stazione di Rivarolo assai importante, e non rimangono a compiersi che poche opere di finimento.

Quanto al ponte sul torrente Mallone, sono oltre due mesi che vi si lavora colla massima attività, ed al giorno d'oggi sono già eseguite oltre la metà delle fondazioni. Gli asciugamenti sono fatti per mezzo di pompe a forza centrifuga, poste in moto dal vapore, per cui si potè ottenere scoperto il piano di fondazione, e così eseguire gli escavi e collocare in opera all'asciutto il calcestruzzo, e ciò non ostante un'altezza d'acqua di quasi tre metri.

Procedendo i lavori di tal passo, si potrà certo prima del prossimo giugno percorrere l'intera linea colla locomotiva, ciò che forma il precipuo desiderio di quelle brave ed industri popolazioni.

Ippoferrovie a Torino. — Da qualche giorno è in esercizio la nuova ferrovia a cavalli da piazza Vittorio Emanuele alla Stazione di Porta Susa. Essa fa il servizio dall'una all'altra estremità di Torino, perchè percorre la via Cernaia, via Santa Teresa, piazza S. Carlo, via S. Filippo, piazza Carlo Emanuele e via del Soccorso.

Nel primo giorno, la carrozza era tirata da un solo cavallo; ma nei giorni seguenti, attaccati due cavalli ai carrozzoni, il servizio è proceduto senza inconvenienti, benchè alcuni temessero che la via S. Teresa, assai frequentata, fosse un po' stretta per l'esercizio dei *tramways.*

Quando sarà in attività l'altra linea che, partendo da piazza Solferino, terminerà egualmente in piazza Vittorio, passando per il Corso della vecchia Piazza d'Armi, Corso della Stazione, viale dei Platani e lungo Po, Torino possederà una rete di ferrovie a cavalli come trovasi nelle principali città d'Europa.

E lode sia resa alla Società Belga, la quale fa un buon servizio con soddisfazione di tutti.

Ippoferrovie a Milano. — I giornali milanesi annunciano che quella Giunta municipale ha incaricato l'Ufficio tecnico degli studii per l'introduzione in città, con Stazione in piazza del Duomo, di una rete di ferrovie a cavalli, che congiungerebbe il centro di Milano ai sobborghi.

Frattanto la rappresentanza della Società della ferrovia a cavalli tra Milano e Saronno sta concertando col Municipio per la collocazione della ruotaia attraverso la frazione di Milano, chiamata la Cagnola, fuori di Porta Sempione.

Furono già presentati alla Giunta i relativi tipi planimetrici.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie svizzere. — Il Gran Consiglio di Lucerna, nella seduta del 29 dicembre p. p., con 89 voti contro 40, ha respinto, secondo le conclusioni della maggioranza della Commissione, il voto del Consiglio di Stato, per il quale il Cantone di Lucerna doveva farsi acquisitore all'asta della linea Berna-Lucerna, di concerto collo Stato di Berna.

— Le due sezioni della ferrovia del Giura, che furono aperte all'esercizio, Tavannes-Court e Moutier-Delémont, hanno insieme una lunghezza di 23 chil. La sezione Court-Moutier in costruzione, e destinata a riunirle, ha 6 chil. di lunghezza, cioè una lega e 1|4, e quindi in complesso chil. 29.40.

Oltre i 6 chil. da Court a Moutier non ancora compiuti, per le grandi difficoltà della costruzione, restano ancora da compiere altri 17 chil, ossia la sezione da Glovelier a Porrentruy, la quale doveva esser terminata per la fine dell'anno.

La rete completa delle ferrovie del Giura si comporrà quindi di 156 chil., ossia leghe 32 1|2.

Ferrovie francesi. — La discussione del bilancio dei lavori pubblici pel 1877 nel Senato francese fu piuttosto animata, specialmente riguardo alle nuove ferrovie, giusta il progetto di legge già approvato dalla Camera dei deputati.

La Commissione del Senato propose di sopprimere i paragrafi relativi all'innovazione pei lavori di superstruttura e per la contribuzione obbligatoria dei Dipartimenti, dei Comuni e dei privati. Essa non respinge queste innovazioni in massima, ma crede che debbano formar soggetto d'una legge speciale.

Il ministro Christophle si sforzò di dimostrare le ragioni che appoggiavano la sua proposta, come aveva già fatto din-

nanzi alla Camera; ma in fine si piegò ad accettare l'ordine del giorno proposto da Picard, d'accordo colla Commissione, con cui l'esame di tali quistioni è rinviato all'apertura della prossima sessione, colla riserva che il Governo s'impegna a presentare, sino dai primi giorni, un progetto di legge, in occasione del quale si discuteranno definitivamente tutti i punti che interessano la esecuzione delle ferrovie dello Stato.

Però il Ministro ha dichiarato che parecchi Dipartimenti avevano frattanto votato, in base del progetto approvato dalla Camera, degl'importanti concorsi, i quali si sarebbero certo raddoppiati o triplicati, se il Senato avesse sancito quel progetto; e che, in ogni modo, egli riteneva quei concorsi come irrevocabili, e che i Dipartimenti non potevano più ritirare le sovvenzioni fornite.

Il Senato approvò quindi l'articolo emendato dalla Commissione, cioè ammise la costruzione delle ferrovie già indicate, giusta le disposizioni della legge 11 giugno 1842.

— La Commissione parlamentare per le ferrovie non è favorevole al progetto di fusione delle linee del Sud-Ovest colla Compagnia d'Orléans. Essa pareva per un momento disposta a costituire la settima rete; ma poi, trovando insufficiente questa soluzione, essa si riserva a deliberare, in attesa d'una combinazione migliore. Essa non respinge formalmente la Convenzione d'Orléans, a cui forse si acconcerebbe in mancanza di meglio.

Frattanto il sig. Pascal Duprat interpellò il Ministro dei lavori pubblici sulla situazione delle piccole Compagnie, proponendo il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta che il Governo prenderà le misure necessarie per assicurare provvisoriamente l'esistenza delle varie Compagnie di ferrovie secondarie comprese nella legge del 1° agosto, e volendo conservare ai Poteri pubblici la facoltà di deliberare definitivamente, passa all'ordine del giorno ».

Il ministro Christophle rispose che un progetto di legge venne da lui presentato per la fusione di alcune di codeste Compagnie, ed egli persisteva a credere che nella fusione appunto si possa trovare il migliore scioglimento per le piccole Compagnie, la cui situazione è compromessa. Quanto alle misure provvisorie per assicurarne la esistenza sino al giorno in cui i Poteri pubblici avranno deliberato, si è parlato del sequestro, ma questo non potrebb'essere imposto che in condizioni determinate. Si pensò pure ad anticipazioni da parte dello Stato, ma queste non potrebbero aver luogo che in virtù d'una legge, per la quale ora manca il tempo.

Ferrovie austriache. — A quanto annunziano i fogli di Vienna, la riconvocazione della Camera dei deputati sarebbe fissata pel 22 gennaio. Uno dei primi argomenti da trattarsi sarà il rapporto del Comitato ferroviario, il quale, durante le ferie, doveva esaurire buona parte delle proposte governative che gli erano state assegnate. Esso ha già accolto il rapporto del suo Sottocomitato sulle tariffe delle persone per le ferrovie, e questo dovrebbe venir portato in discussione nella prossima seduta plenaria della Camera. Anche rispetto al capitolo delle tariffe per le merci, il Comitato ferroviario avrebbe presa una deliberazione di massima, secondo la quale, dovrebbe venir tolto quell'inconveniente per cui, sulla stessa linea, i noli per un piccolo tratto sono maggiori di quelli per tratti più lunghi.

— Nell'ultima seduta della Camera dei deputati fu dal Ministro delle finanze presentato il conto sull'impiego del prestito di 80 milioni di fiorini, votato nel 1873 per favorire le costruzioni ferroviarie e per l'istituzione di Casse di anticipazione.

In esecuzione della legge 13 dicembre 1873, e per gli scopi dalla stessa contemplati, si ottennero: *a*) colla emissione di 60 milioni di rendita in carta, fior. 40,435,679.56; *b*) coll'emissione di 12,712,952 fior. e soldi 50 di rendita in argento, fior. 9,507,452.4; *c*) coll'emissione di 25 milioni di assegni del Tesoro, fior. 23,875,000: in tutto dunque fior. 73,818,131.97.

Oltre a queste entrate, si incassarono dal 1° gennaio 1874 fino alla fine di febbraio, termine nel quale dovevano sciogliersi le Casse di anticipazione, fior. 4,733,866.60 a titolo di rifusione per anticipazioni fatte a dette Casse, e fior. 1,454,537.52 1/2 a titolo di censi per tali anticipazioni; per modo che, per gli scopi designati dalla legge 13 dicembre 1873, fu in tutto disponibile l'importo di fior. 80,006,536.9 1/2.

Di questo importo furono spesi dal 1° gennaio 1874 fino alla fine di giugno 1876:

a) Costruzioni ferroviarie dello Stato: per la ferrovia istriana fior. 9.642,088.83; per la ferrovia Tarnow-Leluchow fior. 11,201,527.42 1/2; per la costruzione del tronco Spalato-Siveric con diramazione per Sebenico f. 5,575,058.54 1/2; per la costruzione della ferrovia Rakonitz-Pribram-Protivin f. 14,833,572.34 1/2; in tutto dunque f. 41,257,247.14 1/2.

b) Anticipazioni a ferrovie private: per la costruzione del tronco Pilsen-Klattau-Eisenstein fior. 6,999,899; per il tronco Falkenau-Graslitz della ferrovia di Buschtiehrad fior. 1,500,000; per la ferrovia Leobersdorf-S. Pölten e linee accessorie fior. 2,500,000: in tutto fior. 10,999,899.9; per modo che a favorire le costruzioni ferroviarie erano stati spesi, fino alla fine di giugno 1876, fior. 52,257,146.23 1/2.

Oltre a ciò, fu dal 1° gennio 1874 all'ultimo di febbraio 1876, giorno in cui si chiusero le Casse di anticipazione, versato a dotazione delle Casse medesime l'importo di fior. 18,587,065.79; così che le spese fatte col prestito del 1873 ascendono a fior. 70,844,212.2 1/2.

Se queste spese si ragguagliano colle entrate di fior. 80,006,536.9 1/2, risulta che alla fine di giugno 1876 restavano disponibiili ancora fior. 9,162,324.7 per favorire le costruzioni ferroviarie.

— Leggesi pure nei fogli austriaci:

Più all'estero che all'interno circolavano, in questi ultimi giorni, voci che attribuivano al Governo austriaco l'intenzione — nell'acquistare un certo numero di ferrovie garantite — di sottrarre dal prezzo di compera le anticipazioni versate a titolo di garanzia e non rifondere che il residuo agli azionisti.

La *Montagsrevue* smentisce categoricamente queste voci, stigmatizzandole e designandole per quello che sono, cioè manovre, per nulla coscienziose, dirette contro il credito austriaco. Secondo la legge sulla concessione, una Società allora solamente ha l'obbligo di riversare le anticipazioni allo Stato, quando il suo provento netto supera il 5 0/0, e precisamente nel pieno importo di questo civanzo fintantochè l'anticipazione non sia saldata col 4 0/0.

Ora il Governo ha preso in mira, per farne proprietà dello Stato, ferrovie tali, di cui certamente nessuna trovasi in quella felice situazione. Per ora, l'Amministrazione dello Stato dovrà considerare come perdute le anticipazioni accordate, che saranno poi compensate, ridotte od estinte, quando le linee, che passano in sua mano, avranno raggiunto quel grado di prosperità che è tanto desiderabile.

Altro affare è quello dei debiti flottanti. Questi devono, senza dubbio, essere diffalcati dal prezzo di compera; ma si avverta che sono ben lievi, non ammontando p. es., per la Rudolfiana che a fior. 300.000 appena, e per la ferrata Francesco-Giuseppe nemmeno a tre milioni. Prima sollecitudine del Governo, in queste eventuali transazioni, sarà di ripristinare il nostro credito e recar vantaggio ai detentori di priorità e d'azioni.

Ferrovie russe. — I trasporti di truppe furono effettuati in così grande quantità nei passati giorni, che ben poco rimane a fare sotto questo rapporto.

In conseguenza, il sig. Witte, capo dell'esercizio della linea Odessa-Kischenew, ha ricevuto l'autorizzazione di riaprire questa via al transito delle merci, come pure sulla linea di Odessa-Granitza. In principio di gennaio si ristabilirà il servizio normale su tutte le ferrovie del Sud in Russia.

La neve ha causato gravi danni. Venne sospesa la circolazione sulle linee Kozow-Veronege-Rostow, Koursk Khorkow-mare d'Azoff Costantinowka e Lozoro-Sebastopoli. Parecchi treni hanno deviato; più di 400 pali di telegrafo furono spezzati durante la tormenta, e vi fu qualche scontro di convogli, senza gravi conseguenze però. La stagione è rigida oltremodo.

Disastro ferroviario in Inghilterra. — I fogli inglesi ci recano la nuova d'un disastro ferroviario avvenuto nel pomeriggio del 23 dicembre, alla Stazione di Arlesey Siding, sulla *Great Northern Railway.* Mentre un treno bagagli veniva spinto attraverso la linea, due vagoni si spostarono, ritardando così la traversata. Proprio in quel punto sopraggiungeva a tutto vapore un treno *express*, ed urtava nel treno bagagli, tagliandolo in mezzo e andando poi ad interrarsi più oltre. Sei vagoni rimasero completamente schiacciati, e dalle macerie si estrassero 5 cadaveri e circa 30 feriti.

Disastro ferroviario in America — I giornali inglesi hanno da Nuova York, 30, il seguente dispaccio sul disastro ferroviario avvenuto sulla linea del Pacifico:

» Iersera il treno diretto della linea del Pacifico venne trattenuto da un ammasso considerevole di neve su d'un ponte di legno presso Askland (Ohio).

« Il treno, preceduto dal suo caccianeve, indietreggiò di qualche centinaio di metri, e ripartì a tutto vapore per tentare di aprirsi un passaggio. Il ponte si ruppe sotto lo sforzo, ed il treno cadde nel fiume da un'altezza di 75 piedi.

« Molte persone restarono morte. Vi furono 52 feriti ».

Ferrovie nella China. — Scrivono all'*Osservatore Triestino* del 23 dicembre:

Ciò che al presente preoccupa maggiormente i forestieri in China, si è la questione della ferrovia di Woosung; ed è cosa naturale, perchè dalla sorte di questa prima ferrovia nella China dipende per certo l'avvenire delle strade ferrate del vasto Impero. È d'uopo considerare che questa linea deve riguardarsi come il principio d'una estesa rete di ferrovie, che promuoverebbe di molto il commercio della China.

Notizie Diverse

Ministero dei lavori pubblici — Leggesi nel *Diritto*:

L'on. Baccarini, Segretario generale al Ministero dei lavori pubblici, ha rassegnato le sue dimissioni. L'ufficio lasciato vacante dall'on. deputato di Ravenna, è stato offerto all'on. Ronchetti, deputato di Modena, il quale lo ha accettato.

— A questo proposito, la *Nazione* aggiunge le parole seguenti, a cui di buon grado ci associamo:

Il Ronchetti è uno degli uomini, nei quali un merito non comune si accoppia a rara modestia. Pel Ministero dei lavori pubblici, per lo Zanardelli, per tutto il Gabinetto, il concorso del Ronchetti è per mille ragioni un acquisto veramente prezioso.

Consiglio superiore dei lavori pubblici. — Leggesi pure nel *Diritto*:

Sappiamo che il comm. Baggiani fu nominato vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sostituzione del comm. Barillari.

Il cav. Zainy, ingegnere-capo, fu nominato Segretario del Consiglio stesso, in sostituzione del comm. Ferrucci.

Bilancio dei lavori pubblici pel 1877. — Con R. Decreto del 30 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* di egual data) è sancita e promulgata la legge: approvata dal Senato e dalle Camera dei deputati, per il bilancio di prima previsione dei lavori pubblici pel 1877.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 26 dicembre p. p. annunciava che S. M. si compiacque nominare nell'Ordine della Corona d'Italia, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici e con decreti del 16 novembre,

Ad uffiziale: Marchesi Giulio, ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico centrale della Società delle Ferrovie Meridionali;

Pessione Giuseppe, ingegnere-capo dei Servizii di manutenzione della Società stessa.

A cavaliere: Moreno Ottavio, ingegnere-capo dei Servizii della trazione della Società medesima;

Benedetti Francesco, ingegnere delegato per l'esercizio delle linee Sicule a Messina;

Gramegna Leopoldo, capo-servizio del movimento per la sezione *Sud* della rete meridionale.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 26 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 30 dicembre p. p.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Cassa centrale di risparmio di Palermo.

Concessioni di derivazione d'acqua. — Con R. Decreto del 12 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 28 dicembre) è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco di derivare acqua, sotto le condizioni ivi stabilite. Sono 19 concessioni d'acqua per la fabbricazione del ghiaccio, tutte nella provincia di Firenze.

Servizii marittimi — La Direzione generale delle Poste annuncia che i servizii del Levante, finora esercitati dalla *Trinacria*, furono col 1° corr. gennaio integralmente assunti dal comm. Ignazio Florio.

Dal giorno suddetto, i viaggi settimanali fra Genova e Palermo, con approdo a Livorno e Civitavecchia, finora eseguiti dalla Società I. V. Florio e C., vennero soppressi ed invertiti in *una sesta corsa settimanale* fra Napoli e Palermo, ed in *una terza corsa ebdomadaria* fra Palermo e Messina, in correlazione colle linee Marsiglia-Genova-Livorno-Napoli e Messina-Costantinopoli.

Associazione dell'industria laniera in Italia — Alcuni industriali in lane, essendosi riuniti nello scorso settembre in Biella, coll'intervento del senatore A. Rossi, per dare sviluppo all'idea proposta dal medesimo di formare un'Associazione libera, annunciano ora la costituzione di tale associazione e la convocazione pel 14 corrente, alle ore 2 pom. in Biella, nel salone del Municipio, per trattare sul seguente ordine del giorno:

1° Nomina del presidente provvisorio e segretario;
2° Approvazione dello statuto;
3° Nomina definitiva del Seggio presidenziale;
4° Trattati di commercio e questioni economiche relative;
5° Trasporti ferroviarii;
6° Esposizione di Parigi;
7° Esportazione dei tessuti;
8° importazione di lane.

Nuove tettoie alla Spezia. — Il Ministero di marina ha deciso di far costrurre alla Spezia le tettoie per deporvi il carbon fossile. La ditta Armstrong ha ricevuto la commissione di fabbricare alcune mancine a pressione idraulica, le quali serviranno per caricare e scaricare il carbone dai bastimenti, ed il Genio militare sta compilando i disegni delle diverse tettoie.

Ponte caricatore da Pietrasanta al mare. — Scrivono da Pietrasanta, 18 dicembre, alla *Nazione*, che il progettato ponte caricatore alla marina di Pietrasanta e di Serravezza (detto altrimenti il *Magazzino* o il *Forte dei Marmi*, per la ragione che in passato, cioè sotto i Medici, si depositavano i ferri lavorati nelle magone di tutta la Versilia, le quali ora sono trasformate in tante segherie da marmi) è un fatto compiuto, in seguito alla concessione dell'arenile fatta dal Governo a quell'avveduto speculatore che è il signor Giovanni Costantini.

Anzi tutto, vi dirò che le provincie componenti la regione Apuana sono debitrici al signor Costantini di molti utili servigi per lo slancio e l'avvedutezza che, come impresario, ha negli affari.

Alla marina di Carrara, il Costantini costrusse, per conto di una Società di negozianti, un ponte caricatore, che si spinge in mare per 240 metri; ed avuta dal Governo la concessione dell'arenile di quella marina, lo scompartì in 8 binarii, della lunghezza ciascuno di 260 metri, alla distanza di 11 metri uno dall'altro, occupando una superficie di 31,000 metri quadrati per facilitare il trasporto, il deposito, la caricazione dei blocchi di marmo, del marmo lavorato e del segato.

Alle cave di Massa, che sono assai distanti dal mare ed in fortissime pendenze, immaginò e poi applicò un *apparecchio con freno* per regolare la discesa dei corpi pesanti lungo un piano inclinato, che, sottoposto all'esame degli intelligenti, fu ritenuto come un utilissimo e semplice ritrovato.

Ora il ponte caricatore al Forte dei Marmi è slanciato in mare per 350 metri, ma è coordinato ad altri 150 metri di strada ferrata in continuazione sull'arenile, sicchè ha una lunghezza complessiva di 500 metri. Il piazzale dell'arenile avrà tre binarii in tre differenti direzioni per caricare i marmi, portarli sul ponte, e da questo, mediante una mancina, caricarli sopra i bastimenti. È largo 5 metri fino allo sviluppo del doppio binario, dove la larghezza si estende a 7 metri e dove i bastimenti hanno 3 metri di acqua da pescare. I carri da porre sopra i diversi binarii sono in numero di 20, per ora. Di fianco alla testata del ponte sorge una casa, fatta a guisa di palazzina, in cui, fra piano terreno e primo piano, sono 19 ambienti. Essa servirà per tenervi, tanto l'Ufficio di amministrazione, quanto di abitazione all'ardito e fortunato impresario. La spesa totale ragguaglia la cifra di circa 250 mila lire.

Ora vi dirò della convenienza di siffatta costruzione. La caricazione dei marmi alla nostra marina ascende, in capo all'anno, a 25,000 tonnellate. L'Amministrazione del ponte esigerà tre lire per ogni tonnellata da caricare. Talchè si avrà 75,000 lire d'introito circa agni anno. Se si tolgono le spese di manutenzione, il frutto del capitale impiegato, ecc., la speculazione apparisce delle più fortunate. Ma non basta, perchè, con l'apertura della strada di Valle di Agni, avremo da caricare anche il marmo greggio e gli altri minerali che scenderanno di colà; allora il Forte dei Marmi diventerà un emporio dei più interessanti sulla nostra spiaggia, e la caricazione può rapidamente ascendere fino a 40,000 tonnellate; lo che darebbe un provento tanto grande, da ritirare in poco volger di tempo il capitale impiegato per la costruzione del ponte. Il beneficio maggiore, che subito se ne ottiene, è quello di restituire all'agricoltura tante forze, forze di uomini e di bestie, e di non trascurare, come pur troppo è finora avvenuto, la campagna per l'avidità del guadagno in queste operazioni industriali.

Ecco i grandi benefizii e l'opera sommamente utile di questo ponte, che, in meno di un anno, il solerte Giovanni Costantini ha saputo portare dal campo delle idee in quello dei fatti, con grande vantaggio di tutta la Versilia.

Concorso. — È aperto il concorso per due posti di revisore di stenografia della Camera dei deputati, collo stipendio annuo di lire 2500 minimo e 4000 massimo, da raggiungersi questo per un quinto ogni quinquennio di servizio, nel quale saranno pure computati gli anni impiegati presso altre Amministrazioni del Governo.

Gli aspiranti devono avere compiuto 25 anni di età e non oltrepassare i 40; e sono invitati a produrre i documenti e le opere da essi pubblicate, che servano a dimostrare la loro attitudine a quell'ufficio.

Il tempo utile per la presentazione delle domande rimane fissato fino al 15 del corr. gennaio. A parità di merito, avranno la preferenza quei candidati che conoscono le lingue straniere.

I candidati annessi al concorso dovranno subire un esperimento pratico in una seduta pubblica della Camera, nel modo che sarà stabilito dalla Presidenza.

Abolizione dei francobolli e delle cartoline postali di Stato. — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato quanto segue:

Per effetto della legge del 30 giugno 1876, n. 3202, col 1° gennaio 1877 vengono aboliti i francobolli e le cartoline postali di Stato, e da tale epoca il carteggio ufficiale governativo avrà corso in esenzione delle tasse postali, a seconda delle norme contenute nel Regolamento approvato dal R. Decreto 5 novembre 1876, n. 3489.

Nell'avvertire, ad ogni buon fine, che tale Regolamento venne pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 28 novembre p. p., n. 277, si raccomanda a tutti gli Ufficii governativi di attenersi alle norme stesse ed ai limiti stabiliti nell'elenco inserto nei numeri successivi, affinchè il carteggio ufficiale non abbia a soffrire alcun ritardo.

In questo incontro si rammenta pure che è mantenuta l'abolizione della franchigia postale per le corrispondenze dirette ai membri del Parlamento, e che tutte le corrispondenze indirizzate agli Ufficii ed alle Autorità governative dai privati o da Ufficii non governativi *non possono aver corso*, se non debitamente affrancate con francobolli ordinarii.

Pel carteggio dei Sindaci, oltre le riduzioni di tassa concesse dall'art. 11 della legge 14 giugno 1874, n. 1983, è fatta facoltà di spedire senza affrancamento fogli aperti o piegati in modo da potersi aprire, purchè non contengano alcun allegato, e sieno diretti agli Ufficii indicati nell'art. 11 sopraccitato, od alle Amministrazioni centrali dei Ministeri.

Vaglia postali coll'estero. — La Direzione generale delle Poste reca a pubblica notizia alcune innovazioni nei diversi servizii dei vaglia postali coll'estero, che hanno effetto dal 1° gennaio corrente:

1° L'importo massimo dei vaglia cambiati cogli Uffizii della Francia e dell'Algeria è elevato da L. 200 a L. 300, ferma rimanendo la facoltà di rilasciarne in qualunque numero.

2° L'importo massimo dei vaglia cambiati cogli Uffizii della Danimarca, della Svezia e della Norvegia, colla mediazione delle Poste germaniche, e così pure il ragguaglio fra la moneta italiana e quella di quei paesi, ed i diritti di spedizione sono modificati come segue:

a) L'importo massimo per la Danimarca è di L. 184.50, pari a corone 133.03; per la Svezia di L. 110.95, pari a corone 80; per la Norvegia di L. 276.76, pari a corone 199.55;

b) La corona corrisponde a L. 138.68 circa, e precisamente 100 corone a L. 138.69;

c) La tassa di emissione è di L. 1 ogni L. 100 o frazione di L. 100.

3° È attivato un cambio di vaglia cogli Uffizii delle Indie Orientali Neerlandesi, colla mediazione delle Poste dei Paesi Bassi, alle seguenti condizioni:

a) L'importo massimo di ciascun vaglia è di L. 300 in Italia e di fiorini 150 nelle Indie; ed in ogni periodo di otto giorni non possono essere emessi più vaglia a richiesta di uno stesso mittente ed a favore di uno stesso destinatario, quando in complesso superino tal limite;

b) I vaglia emessi in Italia sono pagati nelle Indie in fiorini olandesi, al cambio di 1 fiorino ogni L. 2.09;

c) Il diritto di spedizione è di cent. 50 ogni lire 25 o frazione;

d) Cotali vaglia sono assimilati in tutto il resto agli italo-olandesi.

Le Casse postali di risparmio. — La Direzione generale delle Poste pubblica il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di novembre 1876.

Furono 41 i nuovi Ufficii autorizzati nel mese di novembre 1876 ad operare come succursali della Cassa centrale; ve n'erano nei mesi precedenti 1893; quindi un totale di 1934 Uffici. Ora nel 1876, a tutto il mese di novembre, si fecero in questi Ufficii 106,003 depositi e 15,200 rimborsi: totale 121,203 operazioni.

Furono emessi, nel predetto tempo, 52,336 libretti; ne furono estinti 3,137; ne rimasero in corso 49,199.

I depositi ascesero a L. 3,227,186.65, i rimborsi a lire 1,074,789.20; il residuo del credito dei depositanti fu quindi di L. 2,152,367.45.

Arsenali marittimi. — La *Gazz. Uff.* del 20 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 19 novembre p. p., con cui, a datare dal 1° gennaio corr., sono soppressi i Magazzini generali degli Arsenali marittimi, ed è abolita la carica di Contabile principale istituita col R. Decreto 12 marzo 1863.

Le attribuzioni che dai regolamenti in vigore erano date ai Contabili principali, in riguardo alla provvista ed alla ricezione dei materiali, ai rapporti tra il Commissario alle provvisioni ed il Contabile principale, ed a tutte le altre parti del servizio relativo, restano devolute rispettivamente ai Contabili dei Magazzini direzionali autonomi.

Gli attuali Magazzini direzionali dei tre Dipartimenti marittimi, cioè il Magazzino direzionale delle costruzioni navali, quello degli armamenti, quello dell'artiglieria e torpedini, e nel 3° Dipartimento quello delle armi portatili, sono dal 1° gennaio dichiarati amministrativamente autonomi, ed i loro Contabili rispettivi renderanno direttamente il loro conto alla Corte dei conti.

Insino a che non venga compiuta la demolizione delle RR. navi, delle quali fu autorizzata l'alienazione con legge 31 marzo 1875, n. 2423 (serie 2ª), continuerà ad esistere nel 1° Dipartimento il Magazzino direzionale pel materiale proveniente dalla suddetta demolizione.

Lo stesso materiale, nel 2° e nel 3° Dipartimento, sarà attribuito ad una sezione autonoma del Magazzino delle costruzioni navali, la quale però sarà retta dallo stesso Contabile direzionale.

Il materiale, che al 1° gennaio si troverà depositato nei Magazzini generali, passerà ai Magazzini direzionali, cui, per natura propria, o in ragione del bisogno, esso deve appartenere.

Nei cantieri o stabilimenti distaccati vi sarà pure un Magazzino autonomo, diviso in tante sezioni, quante sono le Sotto-direzioni dei lavori esistenti nel cantiere o stabilimento.

Le dette sezioni saranno rette dallo stesso Contabile, con norme identiche a quelle vigenti pei Magazzini direzionali.

Nell'Arsenale di ogni Dipartimento è istituito, pure a datare dal 1° gennaio, un Magazzino delle dotazioni fisse delle RR. navi in disarmo, con un Contabile responsabile, il quale dovrà prestare la cauzione che verrà stabilita. Questi Contabili saranno sottoposti al Commissario ai lavori, che verificherà e salderà amministrativamente la contabilità del Magazzino delle dotazioni come sopra istituito.

Esposizione universale del 1878 a Parigi. — Con un decreto, in data del 27 dicembre, il Ministero di agricoltura e commercio di Francia ha istituito presso il Commissariato generale dell'Esposizione universale del 1878 un Comitato consultivo, incaricato di dare il suo avviso sulle questioni contenziose, che possono prodursi in occasione della manutenzione e della tenuta della suddetta Esposizione. Ecco il testo del decreto:

Art. 1. Un Comitato consultivo del contenzioso è istituito presso il Commissariato generale dell'Esposizione del 1878.

Art. 2. Questo Comitato sarà ripartito in tre sezioni, che potranno riunirsi in assemblea generale per deliberare su tutte le questioni importanti.

La prima sezione, più specialmente consacrata allo studio delle marche, dei contratti e dei regolamenti, prenderà il titolo di *Sezione del contenzioso amministrativo.*

La seconda sezione, chiamata ad occuparsi dei rapporti degli espositori tra loro e delle questioni d'assicurazione, prenderà il titolo di *Sezione del contenzioso internazionale.*

La terza sezione, incaricata di studiare le questioni dei brevetti d'invenzione e delle marche di fabbrica, come pure dell'applicazione della legge del 23 maggio 1868, prenderà il titolo di *Sezione della proprietà artistica e industriale.*

Art. 3. Sono nominati membri del Comitato consultivo del contenzioso i signori: Bozérian, Picard Ernest, Tirard, Vicomte du Martray, Tranchant, Lamé-Fleury, Beudant, Leveillé, Lyon-Caen, Roy Gustave, Baudelot, Schayé, Buisson, Huart, Thirion.

Art. 4. La ripartizione del Comitato consultivo fra le tre sezioni qui sopra designate, avrà luogo per elezione nella prima riunione di esso.

Canale di Suez — La Compagnia del Canale di Suez ha convocato straordinariamente in assemblea pel 10 corrente i suoi azionisti. Essa dovrà pronunziarsi sul trattato stipulato, il 21 scorso febbraio, fra Lesseps ed il colonnello Stokes, rappresentante del Governo inglese, e relativo ad un nuovo regolamento delle tariffe del canale.

La relazione presentata il 21 scorso giugno agli azionisti aveva mantenuto, come è noto, la maggior riserva a riguardo di questo trattato. Erasi limitata ad annunziare che un accordo *ad referendum* era stato concluso e firmato, e si erano rinviate le spiegazioni sino al momento in cui lo stesso trattato sarebbe stato sottoposto alla ratifica dell'Assemblea. Questo momento è giunto, e il voto dell'Assemblea potrà intervenire utilmente.

Il rimaneggio delle tariffe, convenuto col trattato, si fonda sulle seguenti basi:

L'applicazione della tariffa minima di 10 fr. la tonnellata (tariffa alla quale la Compagnia avrebbe dovuto rimettersi, quando il suo traffico avesse sorpassato 2,000,000 di tonn.) sarebbe aggiornata ad una data fissa, al 1° gennaio 1884.

Il ribasso da fr. 13, tariffa attuale, a 10 si farebbe progressivamente in questo periodo di 8 anni, in ragione di 6 riduzioni di 50 cent. cadauna e da applicarsi così: 1° gennaio 1877, 1° gennaio 1879, 1° gennaio 1881, 1882, 1883 e 1884.

D'altro canto, la Compagnia s'impegna a spendere 30 milioni, da qui a 30 anni, in lavori di miglioramento.

Una volta approvato il trattato dagli azionisti, rimarrà la ratifica della Sublime Porta, ottenuta la quale, esso potrà andar tosto in vigore. Ma la Compagnia essendo tenuta a notificare tre mesi prima ogni modificazione di tariffa, la data iniziale da cui partiranno le riduzioni scaglionate potrà essere ritardata di cinque o sei mesi. Tuttavia, secondo gli antichi regolamenti dovendo ridursi la tariffa di 50 cent. per tonnellata, allorquando il transito sarà di 2,100,000 tonnellate, e non essendovi più dubbio su questa cifra, è a credersi che la tariffa, a principiare dal 1877, sarà ridotta a fr. 12.50.

Telegrafia sottomarina. — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che, essendo stato ristabilito il cavo sottomarino fra Bahia e Rio Janeiro, i telegrammi per Rio Janeiro ed oltre riprendono il loro istradamento normale.

Essendo pure ristabilito il cavo sottomarino fra Penang e Singapore, i telegrammi pel Giappone o per gli altri paesi dell'estremo Oriente sono nuovamente istradati per la via di Turchia, esigendosi le tasse relative.

— La stessa Direzione generale fa noto che dal 1° corr. la tassa dei telegrammi per Serena, Coquimbo e Caldera sarà la stessa di quella stabilita per gli altri Ufficii del Chilì, cioè L. 25 955 per parola, a partire da qualsiasi Ufficio italiano per la via di Lisbona-Pernambuco.

Fa noto inoltre che, essendo ristabilito il cavo sottomaino fra Wladiwostock e Nagasaki, i telegrammi pel Giappone riprendono il loro istradamento normale per la via austro-russa dell'Amour, che è la meno costosa.

La telegrafia in Danimarca. — La *Correspondance Scandinave* scrive che da una relazione sul servizio dei telegrafi dello Stato in Danimarca nel 1875, pubblicata di recente, risulta che, al 31 dicembre 1876, le linee telegrafiche danesi avevano una lunghezza totale di 376 miglia geografiche. Il numero delle Stazioni telegrafiche era di 114, e le ferrovie ne contavano 87.

Durante il 1875, la corrispondenza telegrafica raggiunse il totale di 886,917 telegrammi, dei quali 385,382 furono trasmessi all'interno, 266,432 all'estero, e 235,203 non fecero che transitare.

Dopo la Stazione del controllo di Fredericia, la Stazione di Copenaghen fu quella che spedì un maggior numero di telegrammi, vale a dire 200,000. La Stazione di Aarhus ne spedì 25,000; nelle Stazioni di Aalborg e di Odense, il numero dei telegrammi spediti variò dai 15 ai 20,000; e vi furono 14 piccole Stazioni, che in tutto l'anno non spedirono neppure 500 telegrammi.

Polvere di legno. — Nelle *Tabelle Londrine*, nuova Corrispondenza autografata del nostro egregio amico e corrispondente ing. G. Melisurgo, troviamo la nota seguente:

Si è di recente costituita a Londra una Compagnia per la fabbricazione della polvere da sparo a *base di legno*, invece di carbone, secondo il processo del sig. Bentock. Il legno ridotto in piccolissimi granelli, bollito con degli alcali, e poscia lavato e disseccato, viene sottoposto ad una miscela di acido nitrico ed acido solforico concentrato, poi lavato di nuovo in una soluzione di soda, si dissecca e si crivella per essere posto in vendita. Una serie di lunghe esperienze pare assicuri un successo a questa polvere, la quale produrrebbe gli effetti della dinamite, senza i

pericoli di questa. La polvere di legno può servire pel tiro, per la caccia, pei fucili militari, e persino per l'artiglieria.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana si mantennero fermi i corsi dei valori ferroviarii, ma con pochi affari. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero tra il 338 al 336; le Obbligazioni relative tra il 224.25 al 224; i Boni sul 565.50 — Le Pontebbane nominali a 367 — Le Sarde, serie A, tra il 218.50 al 219; quelle della serie B, tra 222 a 222.50.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane ebbero il prezzo di 58; le Obbligazioni relative quello di 330 — Le Lombarde neglette sul 156; le Obbligazioni relative, oscillanti tra il 235 al 236 — Le Vittorio Emanuele tra il 221 al 222.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Venezia — Nella 32ª Estrazione del prestito a premii della Città di Venezia 1869, seguita il 31 dicembre presso il Municipio, furono estratte le serie seguenti:

Serie estratte:

9678 2469 159 6176 929 14567 2921 5755 4991 3060 4752 3382 14124 2109 1162 8568 12680 494 11045 13403.

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio	Serie	N.	Premio
11045	24	100000	4752	11	2000	14124	17	500
2109	19	500	929	20	500.			

Premii da L. 100

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
2921	11	6176	6	494	12	494	3	11045	4
3060	17	494	18	4991	19	14567	2	2921	17

Premii da L. 50

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
11045	15	3382	21	14567	12	3382	13	6176	21
5755	13	8568	21	3060	11	2921	25	9678	19
3060	23	8568	9	3060	21	14124	7	12680	10
4752	3	2469	16	14567	10	1162	20	8568	17
3382	11	11045	10	2921	13	929	12	2109	7

Le altre Obbligazioni appartenenti alle serie estratte, non comprese nella tabella dei premii, vengono rimborsate alla pari, cioè con L. 30 (trenta) ciascheduna — Il pagamento dei premii e rimborsi avrà principio dal 1º maggio p. v. in avanti.

CONVOCAZIONI

Banca di Sanremo (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 25 corrente in Sanremo (Banca di Rubino), per udire il resoconto delle operazioni compiute dalla Commissione di stralcio.

Società della ferrovia marmifera di Carrara — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Firenze (via Ginori, 6), per udire la relazione del Direttore sopra le operazioni sociali, per la presentazione del conto sociale, per la elezione dei consiglieri e sindaci, e per deliberare sopra proposte per lo sviluppo dell'impresa.

PAGAMENTI

Società anonima per la Ferrovia Mantova-Cremona — Dal 1º corrente si pagheranno L. 15 per le Obbligazioni serie A, L. 12.50 per le Obbligazioni serie B, L. 12.50 per le Azioni. Pagamenti in Milano alla sede sociale, in Mantova presso il banchiere Bonoris, ed in Cremona presso il Banchiere Anselmi.

Banca di Pinerolo — Dal 1º corrente si pagano agli azionisti gl'interessi scaduti al 31 dicembre 1876, in ragione di L. 3 per azione. Pagamenti in Pinerolo alla sede della Banca, ed in Torino presso la Banca Industriale Subalpina.

Banca Industriale Subalpina — Dal 2 corr. si pagano agli azionisti gl' interessi per l' anno 1876 in L. 6.25 per azione. Pagamenti in Torino alla sede della Banca, in Firenze all'Agenzia (via Cavour, 8).

Credito Siciliano — Dal 2 corrente si pagano agli azionisti gl'interessi del 1876 in L. 12.50 per azione. Pagamenti in Torino presso la Banca di Torino, ed in Messina e Palermo presso il Credito Siciliano.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche — Dal 2 corrente si pagano agli azionisti, presso la Banca Napoletana, i cuponi d'interessi del 2º semestre 1876 in L. 6.25 per azione.

Banca Veneta di depositi e conti correnti. — Dal 3 corrente si pagano agli azionisti L. 3.4375 per azione, quale secondo acconto sul dividendo dell'esercizio 1876, in ragione del 5 0[0. Pagamenti a Padova e Venezia presso le sedi della Banca Veneta, a Milano presso la Banca Lombarda di depositi e conti correnti, ed a Genova presso il Credito Mobiliare Italiano.

Società anonima Linificio e Canapificio Nazionale — Dal 4 corrente, presso la Ditta Ponti in Milano (via Bigli, 11) si pagano gl'interessi pel semestre scaduto il 31 dicembre 1876, con L. 3.75 per azione.

Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Stradella — Dall' 8 corrente, presso la Cassa sociale in Torino (via S. Teresa, 18), ed in Piacenza presso i banchieri Ponti, si pagheranno gl'interessi pel 2º semestre 1876 in ragione di L. 12.50 per azione.

Dal detto giorno saranno pure rimborsate le 100 azioni sociali estratte il 28 dicembre p. p.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Dal 10 corrente, presso la sede della Società in Padova (via Eremitani, 3306), si pagheranno L. 5.25 per interesse del 2º semestre 1876 in ragione del 6 0[0 per ogni azione liberata del 7ª decimo.

Avvisi d'Asta

Il 12 corrente, presso il Municipio di Luserna S. Giovanni (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di scavo, rialzamento e riordinamento delle vie interne per il presunto importo di L. 12,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso quella Segreteria municipale.

Il 13 corrente, presso la Direzione d'artiglieria nella fonderia di Genova, si terrà un'asta per l' appalto della fornitura di 20,000 chilogrammi di rame in verghe, diviso in 2 lotti da 10,000 chil. e per L. 28,000 ciascuno. Consegna alla detta Direzione entro 50 giorni. Deposito per cadun lotto L. 2800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione triennale della strada nazionale Girgenti-Palermo per Bivona e Corleone, della complessiva lunghezza di metri 28,777 per l'annuo canone di L. 21,250. Manutenzione dal 1º aprile 1877 a tutto marzo 1880. Deposito d'asta L. 1200; cauzione eguale ad una mezza annata del canone deliberato.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due Botti in muramento destinate a far passare i fossi Molla e Collettore degli acquisti sotto la nuova sfociatura di Poggio-Forte per la presunta somma di L. 97,600. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in danaro o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del tronco rettificato del fiume Sarno a valle di Scafati, e dei tronchi sistemati dei rivi Marna e Sguazzatorio, per il presunto importo d'annue L. 14,000. Manutenzione dal 1º aprile 1877 al 31 marzo 1880. Deposito d'asta L. 600 in denaro o biglietti di B. N.; cauzione definitiva eguale ad una mezz' annata del canone deliberato.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Pancalieri (provincia di Pinerolo), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione della strada consortile obbligatoria da Pancalieri per Virle e Castagnole-Piemonte alla Stazione ferroviaria di None, per l'importo di L. 57,420.41. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 8000.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1876 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 52ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 23 *al* 29 *dicembre* 1876

	1876	1875	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	(*) 3423	3344	79	»
Media	3358	3309	»	»
Viaggiatori	645,961.50	610,071.15	35,890.35	»
Merci a grande velocità . .	350,970.30	340,577.45	10,392.85	»
Merci a piccola velocità . .	948,329.60	951,333.60	»	3,004.00
Totale dei prodotti ferroviari	1,945,261.40	1,901,982.20	43,279.20	»
Navigazione sui laghi . . .	15,100.45	12,527.85	2,572.60	»
Totale della settimana. . .	1,960,361.85	1,914,510.05	45,851.80	»

(1) Aumentati di chilometri 11 per l'apertura del tronco da Gemona-Ospedaletto alla Stazione per la Carnia.

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 29 *dicembre* 1876

	1876	1875	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	39,748,988.24	40,267,088.60	»	518,100.36
Merci a grande velocità . .	11,511,258.40	11,241,762.15	269,496.25	»
Merci a piccola velocità . .	43,125,827.95	40,643,377.95	2,482,450.00	»
Totale dei prodotti ferroviari	94,386,074.59	92,152,228.70	2,233,845.89	»
Navigazione sui laghi . . .	816,777.16	817,114.60	»	337.44
Totali	95,202,851.75	92,969,343.30	2,233,508.45	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 52ª settimana	568.29	568.77	— 0.48	— 0.08
Prodotti totali	28107.82	27848.97	+ 258.85	+ 0.93

Strade Ferrate Meridionali

50ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1876

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1876	1,446.—	463,728.41	320,70
Settimana corrisp. nel 1875.	1,446.—	305,394.29	211.20
Differenze nei prodotti della settimana 1876. . . .	»	+ 158,334.12	+ 109.50
Introiti dal 1° gennaio 1876	1,446.—	20,984,712.70	14,512.25
Introiti corrisp. nel 1875	1,428.93	20,126,171.49	14,084.78
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876 . . .	+ 17.07	+ 858,541.21	+ 427.47
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1876.	1,063.—	136,039.16	127.98
Settimana corrisp. nel 1875.	920.—	90,924.81	98.83
Differenze nei prodotti della settimana 1876	+143—	+ 45,114.35	+ 29.15
Introiti dal 1° gennaio 1876.	1,000.72	5,881,351.37	5,877.12
Introiti corrisp. nel 1875 .	813.83	5,037,987.97	6,190.47
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876	+186 89	+ 843,363.40	— 313.35

Strade Ferrate Romane

45ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *novembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	527.978.65	16,725.34
Settimana corrisp. del 1875.	1,617	520,679.41	16,790.00 (a)
Differenza (in più . . .	29	7,299.24	—
Differenza (in meno. . .	—	—	64.66
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 9.bre 1876 .	1,646	22,475,960.58	15,815.47
Periodo corr. 1875	1,617	22,264,948.96	16,317.50
Aumento	29	211,011.62	—
Diminuzione	—	—	502.03

(a) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	11,171	13,445.94
Bagagli	357	194.23
Merci a grande velocità	1,665	875.68
Merci a piccola velocità	1,506	8,794.82
Introiti diversi	»	56.65
Totale L.		23,367.32

ANNUNZI

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE
del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia
E DELL'ITALIA CENTRALE

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Obbligazioni e di Azioni della Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Vienna il giorno 15 dicembre 1876.

Serie di Obbligazioni rimborsabili il 2 gennaio 1877.

Serie A.

5,435	al	5,500	66
43,501	»	43,600	100
54,201	»	54,300	100
88,601	»	88,700	100
120,301	»	120,400	100
152,201	»	152,300	100
			566

Serie C.

6,343	al	6,400	58
42,001	»	42,100	100
			158

Serie D.

799,201	al	799,300	100
833,801	»	833,900	100
846,501	»	846,600	100
851,101	»	851,200	100
854,901	»	855,000	100
866,401	»	866,500	100
872,401	»	872,500	100
915,001	»	915,100	100
947,701	»	947,800	100
977,501	»	977,600	100
1,003,801	»	1,003,849	49
1,081,001	»	1,081,100	100
1,097,901	»	1,098,000	100
			1,249

Serie F.

2,990,101	al	2,990,200	100
3,013,701	»	3,013,800	100
3,034,601	»	3,034,700	100
3,065,821	»	3,065,829	9
3,147,401	»	3,147,500	100
			409

Serie H.

10,401	al	10,500	100
18,801	»	18,900	100
92,601	»	92,700	100
104,301	»	104,400	100
120,221	»	120,257	37
200,001	»	200,100	100
228,901	»	229,000	100
234,701	»	234,800	100
250,501	»	250,600	100
279,101	»	279,200	100
			937

Serie I.

325,701	al	325,800	100
327,401	»	327,500	100
363,101	»	363,200	100
377,352	»	377,400	49
422,701	»	422,800	100
444,901	»	445,000	100
526,901	»	527,000	100
568,901	»	569,000	100
572,201	»	572,300	100
588,701	»	588,800	100
615,501	»	615,600	100
665,401	»	665,600	100
688,101	»	688,200	100
			1,249

Serie K.

39,201	al	39,300	100
40,401	»	40,500	100
46,901	»	47,000	100
116,801	»	116,900	100
125,401	»	125,500	100
130,001	»	130,100	100
165,964	»	166,000	37
175,101	»	175,200	100
182,501	»	182,600	100
193,801	»	190,900	100
			937

Serie M.

3,150,801	al	3,150,900	100
3,195,404	»	3,195,500	97
3,247,801	»	3,247,808	8
			205

Serie O.

36,201	al	36,300	100
83,301	»	83,400	100
105,501	»	105,600	100
138,201	»	138,300	100
164,701	»	164,800	100
182,601	»	182,700	100
			600

Serie P.

5,171	al	5,200	30
14,501	»	14,600	100
30,301	»	30,400	100
61,001	»	61,100	100
71,601	»	71,700	100
77,401	»	77,500	100
110,401	»	110,500	100
			630

Serie S.

1,174,501	al	1,174,600	100
1,214,201	»	1,214,300	100
1,229,101	»	1,229,200	100
1,240,001	»	1,240,100	100
1,254,901	»	1,255,000	100
1,272,552	»	1,272,600	49
1,314,601	»	1,314,700	100
1,316,601	»	1,316,700	100
1,438,201	»	1,438,300	100
1,467,501	»	1,467,600	100
1,480,901	»	1,481,000	100
1,486,601	»	1,486,700	100
1,487,701	»	1,487,800	100
			1,249

Serie T.

1,507,801	al	1,507,900	100
1,516,601	»	1,516,700	100
1,523,001	»	1,523,100	100
1,525,231	»	1,525,259	29
1,541,801	»	1,541,900	100
1,569,201	»	1,569,300	100
1,662,601	»	1,662,700	100
			629

Serie V.

2,774,601	al	2,774,700	100
2,818,301	»	2,818,400	100
2,829,001	»	2,829,100	100
2,894,701	»	2,894,800	100
2,925,221	»	2,925,228	8
			408

Serie Z.

1,708,301	al	1,708,400	100
1,730,601	»	1,730,700	100
1,779,601	»	1,779,700	100
1,818,401	»	1,818,500	100
1,914,501	»	1,914,600	100
1,920,921	»	1,920,929	9
1,929,401	»	1,929,500	100
			609

(*Segue*)

Serie di Obbligazioni rimborsabili il 1° aprile 1877.

Serie X.

						Riporto	800
2,124,801	al	2,124,900	100	2,451,301	al	2,451,400	100
2,152,701	»	2,152,800	100	2,469,501	»	2,469 600	100
2,246,301	»	2,246,400	100	2,505,501	»	2,505,524	24
2,247,201	»	2,247,300	100	2,582,301	»	2,582,400	100
2,272,701	»	2,272,800	100	2,630,401	»	2,630,500	100
2,297,901	»	2,298,000	100	2,672,701	»	2,672,800	100
2,316,301	»	2,316,400	100	2,680,201	»	2,680,300	100
2,420,301	»	2,420,400	100	2,708,701	»	2,708,800	100
		Da riportarsi	800				1,524

Azioni rimborsabili il 1° maggio 1877.

115,801	al	115,900	100
358,991	»	358,995	5
363,301	»	363,400	100
524,601	»	524,700	100
699,201	»	699,300	100
			405

Il rimborso delle *Obbligazioni* estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica a cominciare dal giorno 2 gennaio 1877 per quelle appartenenti alle serie *A*, *C*, *D*, *F*, *H*, *I*, *K*, *M*, *O*, *P*, *S*, *T*, *V*, *Z*, ed a partire dal 1° aprile 1877 per quelle appartenenti alla serie *X*.

Il rimborso delle *Azioni* estratte avrà luogo a cominciare dal 1° maggio 1877, pure in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica.

Il rimborso delle Obbligazioni e delle Azioni sarà eseguito mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti.

Sulle Obbligazioni cessa ogni decorrenza di interesse dalla data nominale del rimborso.

Per le Azioni in un col rimborso sarà consegnato al portatore un certificato interinale di godimento.

I pagamenti avranno luogo:

a MILANO, esclusivamente presso la Cassa della Società (palazzo già Litta, corso Magenta, N. 24);
a ROMA, presso la Banca Good Padoa e Comp. (via in Aquiro, N. 109);
a TORINO, presso la Banca di Torino (via Santa Teresa, N. 2).

E nelle seguenti Stazioni:

Acqui, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia (Agenzia di città), Carrara, Casale, Chiavari, Chivasso, Codogno, Cremona, Cuneo, Ferrara, Firenze (Agenzia di città), Genova P. P., Genova (Agenzia di città), Ivrea, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Pescia, Piacenza, Pinerolo, Pisa Centrale, Pistoia, Prato, Reggio, Rovigo, Savigliano, Savona, Spezia, Tortona, Treviso, Udine, Valenza, Venezia, Venezia (Agenzia di città), Vercelli, Verona P. V., Vicenza, Viareggio, Voghera e Voltri.

Milano, 24 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato**, il giorno 29 gennaio 1877, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla terza estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla undecima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1877 sono di 20 Azioni e di 73 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1877.

Milano, 26 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 10 Gennaio 1877 N.° 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STATISTICA
DELLE FERROVIE DELL'ALTA ITALIA
per l'anno 1875

(*Continuazione e fine* — V. N. 1).

Riassumiamo oggi le cifre relative al movimento delle merci a grande e piccola velocità.

1. — I trasporti a *grande velocità*, di cui tratta la tabella VII, sono divisi, come al solito, in 10 categorie, cioè: bagagli, derrate, merci, numerario ed oggetti preziosi, carrozze, cavalli, cani, bestiame grosso, bestiame piccolo, e trasporti per conto del Governo. Dai prodotti ottenuti sulle 46 linee in esercizio sono però esclusi quelli della navigazione sui laghi, e gl'introiti diversi.

Bagagli. — Il peso totale dei bagagli ascese a quintali 414,304, con un prodotto di L. 1,554,349; mentre nel 1874 era stato di quintali 411,065, con un prodotto di L. 1,506,800. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chil. 97.11, col prodotto medio di L. 3.75 per quintale, e 0.039 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri, cioè L. 288,906 per quintali 126,747; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Genova con sole L. 155,636 per quintali 58,522. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri con L. 269 per 727 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torreberetti-Pavia con L. 1,685 per quintali 2,311. Non si può qui tener conto dei minori prodotti delle nuove linee aperte negli ultimi mesi dell'anno.

Derrate. — Il peso totale delle derrate ascese a quintali 973,253, che diedero un prodotto di L. 2,021,652; mentre nel 1874 ascendeva a quintali 852,548, col prodotto di L. 1,766,599. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chil 112.35, ed il prodotto medio in L. 2.08 per quintale, e 0.019 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri, con L. 388,409 per 327,616 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Genova, con L. 288,426 per 212,077 quintali. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri, con L. 510 per 1,417 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Gallarate-Varese, con L. 1,541 per 3,950 quintali.

Merci. — Il peso totale ascese a quintali 1,054,937, che diedero un prodotto di L. 4,821,582; mentre nel 1874 ascese a quintali 992,257, col prodotto di L. 4,510,227. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chil. 121.62, ed il prodotto medio in L. 4.57 per quintale, e 0.038 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Torino-Genova, cioè L. 605,899 per 226,589 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla medesima linea, ma in L. 571,334 per quintali 212,391. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri, con L. 1,415 per 2,509 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Gallarate-Varese in L. 7,450 per 10,067 quintali.

Numerario ed oggetti preziosi. — Il valore totale ascese a L. 963,354 migliaia, che diedero un prodotto di lire 605,923; mentre nel 1874 ascendeva a 1,019,205 migliaia, col prodotto di L. 607,775. — La percorrenza media di un migliaio è calcolata in chil. 157.58, ed il prodotto medio in L. 0.63 per migliaio, e 0.004 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Torino-Genova, cioè L. 78,379 per 303,794 migliaia; mentre nel 1874 si ebbe sulla medesima linea, ma in L. 70,959 per 292,012 migliaia. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri, in L. 319 per 984 migliaia; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Gallarate-Varese in L. 697 per 5,050 migliaia.

Carrozze. — Il numero totale delle carrozze trasportate fu di 923, che diedero un prodotto di L. 67,502; mentre nel 1874 era di 751, col prodotto di L. 56,979. — La percorrenza media di una carrozza è calcolata in chilom. 134.17, ed il prodotto medio in L. 73.13 per carrozza, e in 0.545 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri, cioè L. 11,586 per 301 carrozze; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Genova in L. 7,271 per 175 carrozze. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Cava d'Alzo-Novara, in L. 45 per 2 sole carrozze; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Acqui-Alessandria in L. 38 egualmente per 2 carrozze.

Cavalli. — Il numero totale dei cavalli fu di 18,711, che diedero un prodotto di L. 174,738; mentre nel 1874 fu di 15,455, col prodotto di L. 153,924. — La percorrenza media di un cavallo è calcolata in chil. 106 96, ed il prodotto medio di L. 9.34 per cavallo, e 0.087 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscane-Liguri in L. 17,681 per 2957 cavalli; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Piacenza-Bologna, in L. 15,792 per 1858 cavalli. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri in L. 11 per 12 cavalli; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Bergamo-Lecco in L. 86 per 41 cavalli.

Cani. — Il numero totale dei cani fu di 28,878, che diedero un prodotto di 64,771; mentre nel 1874 fu di 29,186, col prodotto di L. 64,357. — La percorrenza media di un cane è calcolata in chil 58.04, ed il prodotto medio in L. 2.24 per cane, e 0.039 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri in L. 11,662 per 5293 cani; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Genova, in L. 8,461 per 3755 cani. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri, in L. 48 per 129 cani; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Sesto Calende-Arona in L. 129 per 339 cani.

Bestiame grosso. — Il numero totale fu di 128,003, che diedero un prodotto di L. 587,882; mentre nel 1874 fu di 114,489, col prodotto di L. 522,839. — La percorrenza media di un animale grosso è calcolata in chilom. 108.61, ed il prodotto medio in L. 4.59 per animale, e 0.042 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Torino-Genova in L. 75,713 per 32,762 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea medesima, ma in L. 69,745 per 28,619 capi. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri in L. 101 per 208 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Sesto Calende-Arona in L. 278 per 628 capi.

Bestiame piccolo. — Il numero totale fu di 526,587, che diedero un prodotto di L. 677,169; mentre nel 1874 fu di 504,069, col prodotto di L. 620,941. — La percorrenza media di un animale piccolo è calcolata in chilom. 105.06, ed il prodotto medio in L. 1.29 per capo, e 0,012 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Piacenza-Bologna in L. 86,635 per 93,155 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea medesima, ma in L. 83,400 per 90,367 capi. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri in L. 41 per 240 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Sesto Calende-Arona con L. 155 per 1061 capi.

Trasporti per conto del Governo. — Il peso totale ascese a quintali 62,957, che diedero un prodotto di lire 210,736; mentre nel 1874 ascendeva a quintali 68,865, dando un prodotto di L. 240,135. — La percorrenza media di un quintale è calcolata in chil. 161.04, ed il prodotto medio in L. 3.35 per quintale, e 0.21 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri, cioè L. 29,545 per 22,411 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Piacenza-Bologna, in L. 31,717 per 16,305 quintali. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri, cioè L. 2 per 11 quintali; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Cava d'Alzo-Novara in L. 63 per 86 quintali.

2. — Passando ora ai trasporti a *piccola velocità*, di cui tratta la tabella IX, si trovano essi, come al solito, divisi in 6 categorie, cioè: mercanzie, carrozze, cavalli, bestiame grosso, bestiame piccolo, e trasporti per conto del Governo.

Mercanzie. — Sono suddivise in otto classi, comprese 3 con tariffe speciali. Il peso totale ammontò a tonnellate 4,687,020, mentre nel 1874 fu di tonn. 4,620,986; e la proporzione tra le diversi classi, sul complesso delle linee in esercizio, risulta del 2 0[0 per le tre prime classi, del 4 per la 4ª, del 20 per la 5ª, e del 5,6 e 59 per le tariffe speciali *A*, *B* e diverse. — Il prodotto totale delle 8 classi ascese a L. 39,081,924, mentre nel 1874 fu di L. 37,238,271; e la proporzione delle diverse classi, sul complesso delle linee in esercizio, risulta del 5 0[0 per la 1ª, del 3 per la 2ª e per la 3ª, del 5 per la 4ª, del 17 per la 5ª, e del 5,3 e 59 per le tariffe speciali *A*, *B* e diverse. — La percorrenza media di una tonnellata, sul complesso delle classi e delle linee, è calcolata in chil. 116.88, ed il prodotto medio in L. 8,388 per tonnellata, ed in 8.713 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Torino-Genova in L. 7,160,190 per 1,809,496 tonnellate; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea medesima in L. 7,128,718 per 1,687,737 tonn. Questo prodotto è di molto superiore a tutte le altre linee, poichè il più prossimo sarebbe quello della linea Milano-Peschiera, con lire 3,591,940 per 667,005 tonn.; mentre nel 1874 quest'ultimo non era che di L. 3,397,641 per 526,312 tonn. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri in L. 15,565 per 12,583 tonn.; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Sesto Calende-Arona in L. 59,038 per 76,991 tonn.

Carrozze. — Il numero totale delle carrozze fu di 1,015, col prodotto di L. 24,694; mentre nel 1874 fu di 947, col prodotto di L. 25,876. — La percorrenza media di una carrozza è calcolata in chil. 72.70, ed il prodotto medio in L. 24.33 per carrozza, e 0.335 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Milano-Peschiera, in L. 6,035 per 260 carrozze; mentre nel 1874 si ebbe sulla stessa linea, ma in L. 5,333 per 243 carrozze. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Bergamo-Lecco in L. 4 per una sola carrozza; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Gallarate-Varese in L. 14 per 2 carrozze. Inoltre le linee Chivasso-Ivrea e Trofarello-Chieri (senza tener conto delle nuove linee aperte verso la fine dell'anno) non diedero alcun prodotto per questa categoria.

Cavalli. — Il numero totale fu di 8,957, con un prodotto di L. 56,269; mentre nel 1874 fu di 5,690, col prodotto di L. 54,822. — La percorrenza media di un cavallo è calcolata in chil. 100.25, ed il prodotto medio in

L. 6,28 per cavallo, e 0.063 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Peschiera-Venezia, cioè L. 17,188 per 2,833 cavalli; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea medesima, ma con L. 14,032 per 2,763 cavalli. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Bergamo-Lecco in L. 2 per un solo cavallo. Inoltre le linee Torino-Pinerolo, Chivasso-Ivrea, Monza-Calolzio e Trofarello-Chieri (senza tener conto delle nuove linee) non diedero alcun prodotto per questa categoria.

Bestiame grosso. — Il numero totale ascese a 77,316 capi, con un prodotto di L. 166,313; mentre nel 1874 ascese a 47,021 capi, col prodotto di L. 93,312. — La percorrenza media di un animale grosso è calcolata in chil. 70,83, ed il prodotto medio in L. 2.15 per capo, e 0,030 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulle linee Toscano-Liguri in L. 32,931 per 16,108 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Genova in L. 17,181 per 11,688 capi. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri in L. 2 per 6 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Mortara-Vigevano in L. 11 per 24 capi. Inoltre la linea Gallarate-Varese (senza tener conto delle nuove linee) non diede alcun prodotto per questa categoria.

Bestiame piccolo. — Il numero totale ascese a 183,861 capi, che diedero un prodotto di L. 140,337; mentre nel 1874 ascese a 138,645 col prodotto di L. 90,847. — La percorrenza media di un animale piccolo è calcolata in chil. 76.17, ed il prodotto medio in L. 0.76 per animale, e 0.010 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Bussoleno-Confine francese, cioè L. 24,291 per 73,610 capi; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Torino-Genova in L. 12,749 per 24.998 capi. — Il prodotto minimo si ebbe sulle due linee Sesto Calende-Arona e Monza-Calolzio in L. 12 ciascuna per 120 capi sulla prima e 35 sulla seconda; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Gallarate-Vareee in L. 5 per 19 capi. Inoltre.sulle linee Chivasso-Ivrea, Torreberetti-Pavia e Trofarello-Chieri (senza) tener conto delle nuove linee) non si ebbe alcun prodotto per questa categoria.

Sommando poi insieme i prodotti del bestiame grosso e piccolo, si ha il prodotto totale di L. 306,650; mentre nel 1874 era stato di 184,159. Devesi inoltre notare che il prezzo medio per animale e per chil. è inferiore su quasi tutte le linee alle basi di tariffa, in causa della tassa di favore per trasporti occupanti un vagone completo.

Trasporti per conto del Governo. — Il peso totale ascese a 22,875 tonn., che diedero un prodotto di L. 162,761; mentre nel 1874 ascendeva a 23,016 tonn., col prodotto di L. 189,372. — La percorrenza media di una tonnellata è calcolata in chil. 112.48, ed il prodotto medio in L. 7.12 per tonnellata, e 0.063 per chil. — Il maggior prodotto si ebbe sulla linea Torino-Genova con L. 27,125 per 6,781 tonn.; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea medesima, ma con L. 35,994 per 7,774 tonn. — Il prodotto minimo si ebbe sulla linea Trofarello-Chieri in L. 1 per 1 tonn.; mentre nel 1874 si ebbe sulla linea Sesto Calende-Arona in L. 8 per 14 tonn. Inoltre sulla linea Verona-Peri (non tenendo conto delle nuove linee) non si ebbe alcun prodotto per questa categoria.

Non potendo occuparci del movimento parziale delle merci da linea a linea, per stazione e categoria, di cui trattano le successive tabelle di questa Statistiaa, chiuderemo la presente rassegna col riferire il riassunto offertoci in fine al volume:

Prodotto totale dei trasporti effettuati nel 1875, giusta le indicazioni suddette . . . . L. 90,146,946

A cui aggiungendo:

a) per convogli speciali . . L. 54,254

b) per introiti diversi della G. e P. V. . . . . » 1,372,404

c) per prodotti indiretti . . » 804,932

——— » 2,231,590

Si ha il prodotto complessivo, già da principio indicato, di . . . . L. 92,378,536

FERROVIA A GUIDA CENTRALE

Abbiamo annunciato a suo tempo che l'Assemblea federale svizzera, nella sua ultima sessione, ha accordata la concessione per la costruzione di una strada ferrata a *guida centrale* da Interlaken alla Heimwehfluh. Ecco ora alcuni particolari su questo nuovo genere di ferrovia, che togliamo da una corrispondenza bernese del *Journal de Genève*:

Fu l'esempio del velocipade, che diede, or sono alcuni anni, ad un ingegnere americano l'idea di costruire una strada ferrata con una sola guida.

Si accoppiano solidamente, ed in maniera che abbiano a formare un angolo gli uni cogli altri, un certo numero di assi di un pollice di spessore; ai due lati, i pezzi esterni sono fissati a traverse di legno distanti le une dalle altre da 4 a 8 piedi. Graduando regolarmente l'altezza di queste tavole di legno, si ottiene per il corpo intero la forma di un prisma; quindi l'inventore battezzò la sua ferrovia col nome di *prismoide.* La guida unica è fissata all'angolo superiore del prisma. Per impedire che la locomotiva ed i vagoni cadano, si serve di cilindri posti al disotto del materiale ruotante, e che si muovono sulle pareti laterali del prisma. Le traverse, che portano il corpo prismoide, posano, secondo la configurazione del terreno, ora sul suolo stesso, ora sopra cuscini di legno alti da 12 piedi e più sopra terra.

Questo sistema si raccomanda per il buon mercato nella costruzione e nella manutenzione; il corpo della via essendo al di sopra del suolo, ed essendo ammissibili deile curve a piccolissimo raggio, il tracciato può piegarsi alla configurazione del terreno.

La prima strada ferrata di questo genere venne aperta nel 1872 presso Opelika (Alabama); essa ha circa un miglio inglese di lunghezza. Or sono due anni, l'inventore costrusse a Filadelfia una ferrovia circolare-modello, con curva di 37 piedi e mezzo di raggio, e della quale il sig. Hitz, console generale della Confederazione svizzera, disse molto bene in un rapporto diretto al Consiglio federale.

La Heimwehfluh è a 115 metri sopra Interlaken; la distanza, in linea retta orizzontale, è di circa 500 metri calcolati dalla Stazione

Le spese sono valutate da fr. 70,000 a 100,000 per chilometro.

Le più importanti modificazioni, che si fecero subire al sistema americano, sono le seguenti:

Il corpo della via, invece di comporsi di un prisma di legno, consisterebbe in una trave di ferro non interrotta, formata da due piastre di ferro battuto riunite alla loro sommità da un U di ferro ed armate di squadre alla loro base. La guida centrale, che è d'acciaio, è fissata sull'U. I cilindri laterali si muovono sopra guide di ferro rivolte verso l'esterno. Questo corpo di via posa sopra pali di ferro formati da guide di ferrovia, le cui estremità inferiori sono sostenute da pietre cementate, o, se la natura del terreno lo permette, piantate direttamente nella roccia. Affine di evitare le scompaginature, si pongono di tratto in tratto degli apparati di tensione. — Le locomotive e le carrozze sono costrutte in modo che il centro di gravità sia il più possibilmente basso rispetto alla guida centrale. Ciò si ottiene ponendo due caldaie, l'una a sinistra e l'altra a destra del prisma, ed arcuardo a mo' di sella il pavimento delle carrozze, affine di farvi entrare la parte superiore delle ruote.

Si ignora ancora se la costruzione, quale è prevista nei disegni presentati, sarà assolutameute buona e sufficientemente solida. Tuttavia il sistema stesso non può sollevare alcun dubbio.

La strada ferrata progettata non servirebbe che al trasporto dei viaggiatori.

IL CONGEGNO MECCANICO PEL MACINATO

Fu già annunziato che il Comitato tecnico ha rassegnato il suo rapporto sulle esperienze fatte dei varii congegni meccanici presentati al concorso per la commisurazione della tassa sul macinato; ed è noto che il congegno prescelto dal Comitato medesimo è il pesatore Von Ernst.

Ora crediamo opportuno di riferire le parti principali del detto rapporto. Il Comitato premette le seguenti osservazioni generali:

Nel primo rapporto sopra i congegni pesatori, ammessi al concorso aperto dal Ministero delle finanze, concludevamo col proporre l'ammissione al secondo periodo di prove di nove congegni presentati da 7 concorrenti; e la Commissione, nella seduta del 7 scorso ottobre, sanzionava quelle conclusioni.

Due di questi congegni, però, appartenenti all'Amministrazione dello Stato, vennero poi da questa dichiarati fuori concorso, designandosi l'ispettore sig. ing. Chiaraviglio a rappresentare l'Amministrazione nelle esperienze che dovevansi istituire su di essi, e di cui esporremo più avanti i risultati.

A questi se ne aggiunse in seguito un altro, presentato dall'Amministrazione sotto il nome di pesatore a sistema Ugazzi.

D'altra parte, sebbene il sig. Von Ernst, uno dei 7 concorrenti ammessi al secondo periodo, avesse presentato 2 congegni, tuttavia noi portammo specialmente la nostra attenzione su quello dei 2 che prima venne presentato al concorso; poichè il secondo tipo non differiva essenzialmente dal primo, salvo l'aggiunta di organi destinati a scopi speciali. Per queste ragioni, i congegni ammessi al secondo periodo di prove si riducevano a sei, cioè ai pesatori Fontana, Catto, Salmeri De Kragnotty, Gostoli, Avanzi e Von Ernst.

......All'esame del meccanismo dei singoli congegni tenne dietro quella serie di esperimenti, che si protrassero fino ad oggi, dai quali desumemmo le conclusioni che si troveranno in fine del presente rapporto.

Il Comitato passa quindi alla descrizione generale dei congegni:

I meccanismi dei congegni esaminati si possono dividere in due categorie.

La prima categoria, che comprende la maggior parte dei congegni, è caratterizzata dall'impiego di una valvola di introduzione; e il meccanismo è composto come segue: il cereale è introdotto dalla tramoggia in un condotto, generalmente a due o più svolte, onde scemare la pressione alla colonna di grano e render più difficile la introduzione di corpi stranieri. Questo condotto termina alla valvola, le cui funzioni sono di aprirsi quando la bilancia si solleva e chiudersi quando trabocca; la forma e il modo di muovere questa valvola sono poi differenti, come si vedrà, dall'uno all'altro congegno. Sotto alla valvola trovasi la coppa della bilancia, la quale ne riceve il cereale; superato il contrappeso, la bilancia trabocca, e versa il grano in un sottoposto tramoggino o bacinetto. Ma il peso di grauo che si versa dalla coppa non è esattamente quello che corrisponde al contrappeso, ma bensì ne è superiore di tutto il peso della falda di grano interposta fra la valvola e la coppa nell'istante in cui il cereale, vinti gli attriti, fa traboccare la bilancia.

Il versamento del grano può farsi in due modi: o la coppa è munita di valvola, che si apre quando deve vuotarsi; oppure la coppa stessa si rovescia. Comunque sia, la coppa rimane immersa nel sottoposto mucchio di grano, finchè questo siasi sufficientemente abbassato; poi risale, e nel risalire riapre la valvola d'introduzione. Il cereale è versato in un tramoggino o bacinetto, d'onde passa e si distribuisce uniformemente nell'occhio della macina, per mezzo di organi opportuni di distribuzione, disposti in guisa da poter regolare a piacere l'alimentazione; e siccome ad ogni pesata il tramoggino si riempie, così il cereale stesso trattiene, come si disse, la coppa, finchè non è in parte smaltito nell'occhio della macina.

A questa categoria appartiene il pesatore Von Ernst, il quale viene così descritto dal Comitato tecnico:

Il sistema Von Ernst si può considerare come la più semplice espressione dei meccanismi della prima categoria. Il condotto d'introduzione è suddiviso in parecchi stretti condotti, e porta il cereale, dopo alcune svolte, alla valvola; la quale si muove orizzontalmente, ed ha questo particolare, che chiude ermeticamente il condotto per mezzo di una guarnizione di setole, che gira tutt'attorno e forma labbro all'apertura della valvola.

Un'altra particolarità della valvola Von Ernst è la circostanza, che essa trovasi sempre ermeticamente allacciata colla bilancia; in guisa che la valvola non si può aprire se non quando la bilancia è sollevata e la coppa è in posizione di ricevere il cereale.

Queste due particolarità, che distinguono il sistema Von Ernst, hanno, come diremo in seguito, una grande importanza per ciò, che tolgono qualunque efficacia ad alcuni generi di frodi.

Quanto alla bilancia, essa consiste in una semplicissima e robusta leva di primo genere; la coppa è di una forma assai appropriata a rendere sensibilmente invariabile la posizione del centro di gravità del cereale, qualunque esso sia, che la riempie; e l'inventore è riuscito inoltre a portarla così vicina alla valvola, che la falda di grano interposta fra la valvola e il mucchio che riempie la coppa è ridotta al minimo. Si ha con ciò un grandissimo vantaggio; poichè, essendo questa falda la causa che rende differente la pesata col variare del peso specifico del cereale, nel sistema Von Ernst una tale differenza di pesata è ridotta piccolissima, anche passando dai grani più pesanti ai grani più leggeri, come si vedrà in seguito dal resoconto delle nostre esperienze. La coppa, traboccando, a un dato punto si rovescia, e versa il cereale in un tramoggino a imbuto, che lo conduce a un piatto distributore ordinario a forza centrifuga; un controcono, nel centro dell'imbuto, copre l'accesso all'interno dal disotto, e favorisce la distribuzione del grano che si versa dalla coppa; un meccanismo a leva, infine, serve a regolare la distanza del piatto a forza centrifuga dalla bocca dell'imbuto, e quindi a regolare a piacere l'alimentazione. Quando il cereale è in parte smaltito, la coppa se ne libera, e risale; ma non porta mai seco del cereale, per la forma particolare del suo labbro. Il tramoggino è abbastanza capace di assicurare una distribuzione regolarissima in ogni caso. L'esecuzione del congegno non lascia nulla a desiderare, sia per la natura dei materiali, che pel lavoro.

Dopo ciò, il Comitato espone i criterii adottati nel pronunciare il suo giudizio, ed in altro numero ne riprodurremo le conclusioni.

Nostre Corrispondenze

Roma, 9 gennaio.

La Convenzione stipulata sino dal 17 novembre 1873 tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici d'allora da una parte, e la Società concessionaria delle Strade Ferrate Romane dall'altra, per il riscatto di esse strade, non ebbe vita mai, e nullameno non può considerarsi legalmente morta. Perchè in quella Convenzione fu semplicemente stabilito, senza limite di tempo, che non sarebbe valida, nè definitiva, se non dopo sanzionata per legge, e nessuna delle due parti intese mai a svincolarsi dal contratto, facendone denunzia. Ma questa situazione anomala si è prolungata già troppo, e sembra che la Società voglia uscirne una buona volta. Al qual fine venne indetta un'adunanza straordinaria del Consiglio d'amministrazione, che avrà luogo in Firenze lunedì 15 corrente; vi si discuterà se e quali nuove proposte debba la Società, nel proprio interesse, presentare al Governo, disdicendo l'antica Convenzione. —

La Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde sta sempre perseverantemente sulla breccia in difesa dei propri diritti, che sono tre ben distinti ed egualmente legittimi, secondo i patrocinatori della di lei causa, mostrandosi arcidisposta a compenetrare il trino in uno.

Gli articoli 6 e 7 della Convenzione 24 marzo 1869 sanciscono e regolano il duplice diritto della Compagnia Reale, del riscatto delle linee dette del 1° periodo, e della preferenza per la costruzione delle linee del 2° periodo, in tutti i casi, a condizioni eguali a quelle proposte da altre Società od assuntori. Inoltre la Compagnia, confortata dal parere di illustri giureconsulti, ritiene d'avere diritto, e costituirebbe questo il terzo, alla esazione della ragguardevole somma di circa 7 milioni per supplementi dovutile sulla garanzia chilometrica, liquidata, vuolsi, pel passato erroneamente e conteggiata sopra false basi.

Secondo i calcoli della Compagnia, il prezzo del riscatto ammonterebbe a circa 53 milioni, somma che dovrebbe ancora essere aumentata di parecchi e parecchi altri milioni per interessi, differenze e compensi, che verrebbero reclamati.

Ora, fermamente deciso a compiere un atto di giustizia verso la Sardegna, mediante la costruzione delle linee del 2° periodo, il Ministero sembra venuto nel concetto di transigere le mille questioni grandi e piccole colla Compagnia Reale, trattando con lei sulle basi del suo diritto di preferenza alla costruzione medesima: basi ch'io ho altresì ragione di credere verrebbero accettate dalla Compagnia, ispirata dal più vivo desiderio di conciliazione. Nè v'ha dubbio che la Compagnia si trovi in grado di offrire vantaggi, in confronto di qualsiasi altro assuntore, avendo capitali pronti a sua disposizione, studii accuratamente eseguiti senza risparmio di spesa, personale acclimatato da anni, provvista di materiali ed utensili da costruzione.

L'on. Zanadelli diede quindi incarico agli ispettori del Genio civile Baggiani, Imperatori e Vitali di esaminare i progetti della Compagnia, affine di stabilire gli occorrenti calcoli del costo. —

Posso garantirvi nel modo più assoluto che sono interamente fantastiche le notizie di varii corrispondenti e fogli romani, riprodotte anche dai giornali di Genova, intorno alla imminenza degli appalti, e persino all'iniziamento dei lavori di quel porto pel 18 corrente.

La verità è che, prima di bandire l'asta, si attende il parere definitivo del Consiglio superiore dei lavori pubblici sulle modificazioni introdotte dall'ispettore comm. Parodi al progetto di massima Mati; nè il Consiglio potrà pronunciarsi senza l'esame delle nuove sezioni, della cui esecuzione venne incaricato il medesimo ispettore Parodi. Locchè io vi annunciai già in una mia precedente; e conviene considerare, rispetto al tempo occorrente per compiere gli anzidetti studii, come, trattandosi di scandagli alla profondità di forse 20 metri, bisogna fare i conti coi capricci del mare, che sono soprattutto frequenti e forti nel mese di gennaio Rispetto alle modificazioni accennate testè, sono in grado di aggiungervi riferirsi esse ad una maggiore ampiezza delle banchine, ad una maggiore pendenza delle scarpate, ed alla sostituzione dei massi naturali agli artificiali nelle gettate.

Il progetto Parodi aumenterebbe il presuntivo della spesa di circa 4 milioni.

Io mi guarderò bene dal pronunciarmi ora sulle gravi varianti Parodi; ma non posso a meno di ricordare come il progetto dell'Ispettore Mati, autorità incontestata in materia di porti, fu discusso a lungo ed approvato dal Consiglio superiore —

Riservandomi di ritornare sopra, con maggiore abbondanza di dati all'interessante statistica delle strade comunali obbligatorie per l'anno ora decorso, mi limiterò oggi a darvi la somma complessiva dei lavori eseguiti, che salì a L. 14,588,245.66, avendo pagato lo Stato, per quote di sussidii, L. 3,435,753. —

Ieri, in seduta plenaria del Consiglio superiore sopraccitato, venne data lettura del Decreto Reale di costituzione del nuovo Ufficio di presidenza; e vi noterò che il Segretariato generale del Consiglio medesimo fu dato soltanto *ad interim* all'egregio ingegnere-capo cav. Zaini. —

Causa la temporaria crisi interna del Ministero dei lavori pubblici, non si è ancora provveduto quest'anno alla destinazione dei Circoli d'ispezione, ma non sarà che un

indugio di altri pochi giorni, occupandosene già l'on. Zanardelli, ed essendo l'on. Ronchetti entrato domenica nell'esercizio delle sue funzioni. —

L'ispettore del Genio civile cav. Brizio entrerà nel Consiglio superiore, abbandonando la direzione ferroviaria di Salerno, la quale verrà assunta dal cav. ing. Fabris. attualmente Sotto-commissario tecnico per la ferrovia Laura-Avellino. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Avendo il *Giornale di Udine* mosso gravi censure perchè s'intraprendano straordinarii lavori d'ingrandimento alla Stazione di Brescia, mentre non si provvede a quelli indispensabili per la Stazione di Udine troppo ristretta, noi siamo in grado di dare alcune spiegazioni di fatto, per esatte informazioni assunte in proposito.

L'ingrandimento della Stazione di Brescia era già stato progettato, deciso ed appaltato dalla Società dell'Alta Italia prima della Convenzione di Basilea. Quel progetto non potè però aver seguito per difficoltà insorte col Municipio e colla Camera di commercio di Brescia. Essendosi ora le parti poste d'accordo sopra ogni dettaglio, i lavori nella detta Stazione possono senz'altro aver luogo.

Quanto alla Stazione di Udine, non vi ha alcuno che neghi che anch'essa, al pari di moltissime altre della rete, abbia bisogno di un ingrandimento; ma non è punto il caso pel detto giornale di muovere lamenti, se si incomincia da una piuttosto che da un'altra, mentre è tuttora insoluta la questione del definitivo servizio a cui quella Stazione sarà destinata. E poichè è imminente la riunione di una Commissione dei Governi austriaco ed italiano per la ferrovia della Pontebba, spetta agli interessati di Udine il far valere le loro ragioni e promovere la definizione d'ogni vertenza.

L'armamento del tronco Badia-Legnago sarà ultimato in questi giorni, e la ferrovia, crediamo, potrà essere aperta entro il corrente mese. Pel detto armamento, come per quello degli altri tronchi dell'intera linea Adria-Rovigo-Legnago, si richiese un tempo più lungo dell'ordinario, attesa la difficoltà del trasporto della ghiaia, che si dovette estrarre dalle cave di Monselice, cioè ad una distanza di ben 50 chil., non essendovi in località più vicine altre cave di ghiaia.

Venerdì scorso, il Presidente del Consiglio dei ministri, comm. Depretis, essendo di passaggio per Milano, onorava d'una sua visita il Comitato delle Ferrovie dell'Alta Italia, mentre trovavasi riunito in seduta nel palazzo Litta.

Gli Ufficii centrali dell'Agenzia del movimento e del Servizio di manutenzione e lavori delle Ferrovie dell'Alta Italia, che finora erano provvisoriamente installati a Porta Nuova in Milano, sono da oggi stabiliti nel nuovo edificio appositamente costrutto entro il palazzo Litta.

Sappiamo che, dietro proposta del Ministro dei lavori pubblici, sono stati nominati da S. M. nell'Ordine della Corona d'Italia i seguenti funzionarii delle Ferrovie dell'Alta Italia:

A *Commendatore* il cav. Leopoldo Boselli, Capo-traffico della 3.a Divisione;

A *Cavalieri* i signori Agostino Bondimai, Ispettore principale del Controllo generale; Ugo Oppizio, Ispettore dell'Economato; Giuseppe Davico, Antonio Lanfranchi e Luigi Furlan, Ispettori del traffico alla 1.a Divisione.

Ci scrivono da Catania che col 15 corrente l'Ufficio di manutenzione delle Ferrovie Sicule, attualmente a Messina, verrà trasferito in Catania, ove già si stanno preparando gli alloggi pei molti impiegati di quell'Ufficio.

Il 17 corr., nella città di Annover, si terrà una riunione dei delegati di molte Società ferroviarie tedesche ed austriache, alla quale prenderà parte anche un rappresentante delle Ferrovie dell'Alta Italia, nella persona del cav. Barbavara, Capo dell'Agenzia del movimento.

La detta riunione si occuperà del servizio ferroviario internazionale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Gazz. Uff.* del Regno, del 4 corr., ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 6 dicembre p. p.:

Viste le leggi 2 luglio e 23 dicembre 1875, n. 2570 e 2836, e l'articolo 6 della legge 30 giugno scorso, n. 3202 (serie 2ª);

Veduti i precedenti nostri Decreti, di cui l'ultimo in data 6 ottobre corrente anno, n. 3474 (serie 2ª), coi quali venne inscritta una complessiva rendita di L. 8,293,170, in aumento al Consolidato 5 p. 0[0, in cambio di n. 552,878 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, state presentate alla conversione a tutto agosto del corrente anno per effetto delle anzidette leggi;

Ritenuto che, dopo la suddetta epoca, vennero presentate alla conversione, alle condizioni volute dalla legge 2 luglio 1875, altre n. 13,432 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, rappresentanti la complessiva annua rendita di L. 201,480, con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1873, per le quali devesi assegnare una eguale rendita consolidata 5 p. 0[0 con decorrenza dal 1° gennaio 1875;

Considerato che occorre perciò di provvedere alla iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico della rendita di L. 201,480, in aumento al Consolidato 5 per cento, e che per le vigenti norme il pagamento della rendita stessa non può esser fatto che con decorrenza dal 1° luglio 1876, a cagione del capitolo 1° del bilancio definitivo di previsione della spesa delle finanze pel corrente anno, provvedendosi al pagamento delle tre rate di interessi al 1° luglio 1875, e 1° gennaio e 1° luglio 1876 a carico del capitolo 41 del detto bilancio definitivo di previsione;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. La Direzione generale del Debito pubblico è autorizzata a tenere a disposizione del Ministero delle finanze le numero 13,432 Obbligazioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, che le furono presentate per la conversione in rendita consolidata 5 p. 0[0 posteriormente al 31 agosto 1876, per la complessiva rendita di L. 201,480, con decorrenza dal 1° gennaio 1873.

Art. 2. In cambio delle Obbligazioni indicate nel precedente articolo, sarà inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per 0[0, la corrispondente annua rendita di L. 201,480, con decorrenza dal 1° luglio 1876.

Art. 3. Il fondo stanziato al capitolo 1° del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'anno 1876 sarà aumentato di L. 100,740, importo lordo del semestre al 1° gennaio 1877 sulla rendita di cui all'articolo primo.

Sarà pure aumentato il fondo del capitolo 41 del detto bilancio definitivo di previsione della somma di L. 302,220 per i semestri al 1° luglio 1875, e 1° gennaio e 1° luglio 1876 sulla rendita dovuta in cambio come sopra.

— Leggiamo nella *Nazione*:

Siamo lieti di poter dare i primi la notizia che, per gentile concessione ottenuta dalla Direzione delle Strade ferrate Romane sino dall'aprile decorso, lo scultore ing. Lodovico Caselli, dopo varie prove fatte sul piccolo tronco di ferrovia tra Firenze e Novoli d'una sua macchina, alla quale ha dato il nome di *cinemografo*, nel dì 3 stante potè sperimentarla, col più felice e completo successo, sulla linea tra Firenze e Livorno, partendo da Firenze col treno omnibus N. 31, e tornando col diretto N. 14.

Il cinemografo, oltre a servire come orologio ordinario, stampa chiaramente e con mirabile esattezza, senza alcuna possibilità di frode, sopra un nastro di carta: 1° l'ora della partenza del treno e quella dell'arrivo a tutti i punti successivi del suo viaggio; — 2° la varia velocità, colla quale ha proceduto chilometro per chilometro; — 3° il punto di ciascuna sua fermata, e la durata delle medesime.

Arrivato il treno alla sua destinazione, il nastro suddetto viene tolto, e serve all'Amministrazione come riprova della regolarità del viaggio, e come documento inoppugnabile in qualunque siasi eventualità.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Venne accordato il ribasso del 50 per 0[0 per il trasporto da Carrara a Modena dei blocchi di marmo occorrenti pel monumento a Ciro Menotti ed ai suoi compagni di martirio.

Ferrovie Venete. — In seguito alla relazione dell'ing. Gabelli sul progetto di ferrovia da Conegliano a Belluno, nella quale, a proposito del progetto Tatti per la ferrovia Treviso-Feltre-Belluno, si asseriva che questi erasi rifiutato di assumerne la costruzione in base a quel progetto, il Tatti stesso telegrafava da Milano al dott. Pagani-Cesa « essere disposto ad assumere la costruzione della ferrovia ai prezzi della sua perizia ».

Ferrovia Milano-Erba — La Commissione incaricata di promuovere l'attuazione di una ferrovia Milano-Erba, col raccogliere le sottoscrizioni alla somma di sussidio chiesta dal concessionario, signor A. Vaucamps, e col patrocinare la domanda di questi per la concessione, avendo ora concordata la Convenzione ed il Capitolato col Ministero e curata l'effettuazione del preliminare deposito, si crede in debito di riunire gli interessati, onde riferire ai medesimi ciò che finora si è operato, e prendere il loro avviso intorno alle pratiche che restano a farsi. A tale intento, la Commissione terrà una conferenza cogli interessati domenica, 14 corrente, nel locale dell'Istituto tecnico superiore in Milano.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — La *Sentinella Bresciana* dice sapere da persona degnissima di fede (e noi lo ripetiamo con riserva) che il Ministro dei lavori pubblici ha ritirato la concessione per la linea da Parma a Brescia ed Iseo. Per quanto si prevedesse (aggiunge quel giornale) che il troppo esiguo sussidio concesso dal Governo per questa linea sarebbe stato cagione di non trovare chi assuma l'impresa, tuttavia la notizia non riesce meno penosa, e desidereremmo ci si dicesse ch'essa è infondata.

Ferrovia Mantova-Cremona — Leggiamo nella *Gazzetta di Mantova*:

Il 29 dicembre p. p. ebbe luogo in Milano, sotto la presidenza del senatore Arrivabene, l'adunanza del Consiglio d'amministrazione della ferrovia Mantova-Cremona. Benchè questa sia d'una importanza inferiore ad altre simili Società, pure ebbe a superare non pochi ostacoli, in causa che i suoi interessi erano avviluppati con quelli d'altri enti industriali. Cionullameno, mercè lo spirito di conciliazione e l'attività di cui fu animata, la Società Mantova-Cremona trovasi ora in un periodo di regolare amministrazione. Essa può, per la prima volta, presentare un bilancio esatto, che fra breve sarà reso di pubblica ragione.

Gli azionisti ed i detentori di Obbligazioni saranno, senza dubbio, soddisfatti di questo stato di cose.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 3 corr., approvò i verbali dei Consigli comunali di Valpelline, Ollomont e La Thuile, con cui venne deliberato un sussidio per la costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta.

— Nella seduta dello stesso giorno al Consiglio comunale di Torino, il cosigliere Valperga di Masino fece istanza perchè in una delle prossime sedute si porti all'ordine del giorno la questione del concorso da accordarsi per la costruzione della ferrovia d'Aosta.

Il Sindaco rispose che si attende il voto della Commissione sulle ferrovie circa l'entità del concorso da accordarsi; la questione sarà fra breve sottoposta al Consiglio.

Ferrovie Sarde. — Leggiamo nella *Libertà* del 5:

Veniamo positivamente assicurati che nel Ministero dei lavori pubblici fervono seriamente gli studii per la preparazione di un progetto di legge relativo alle Ferrovie Sarde. Secondo il progetto che si sta preparando, si provvederebbe alla più sollecita costruzione dei tronchi Oristano-Ozieri-Terranova, dal qual porto salperebbero quotidianamente i piroscafi postali per Civitavecchia.

Auguriamo che il progetto a cui accenniamo, altrettanto importante per l'isola di Sardegna che per il continente italiano, sia nel più breve tempo possibile tradotto in legge e posto in via di applicazione. (Vedi *Nostre Corrispondenze*).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 6:

Nel tribunale arbitrale istituito il 21 giugno 1876 per la definizione delle controversie sorte fra la Compagnia della ferrovia del Gottardo e l'impresario del gran tunnel del Gottardo, signor Favre, circa all'esecuzione del piano e circa alla portata delle disposizioni per la costruzione del gran tunnel ecc., vennero nominati, in rimpiazzo del sig. Brindel, dimissionario a causa della troppa occupazione, il signor consigliere nazionale Dietler in Soletta, come supplente, ed il signor ingegnere in capo Gränicher in Berna a membro.

— Scrivono all'*Allg. Schw. Zeitung* che il 24 dicembre p.p. sui 14,900 metri del tunnel del Gottardo n'erano perforati 6,396 colla galleria di direzione, dimodochè alla fine dell'anno la metà del tunnel trovavasi certamente perforata.

Questo risultato si ottenne in 4 anni; ed il lavoro fatto in questi ultimi tempi continuando in condizioni di avanzamento evidentemente più favorevoli che al principio, nessuno può ragionevolmente mettere più in dubbio che il traforo completo del tunnel non si effettui, al più tardi, entro 4 anni, cioè per la fine del 1880. Ne risulta che, quand'anche la ricostituzione finanziaria della Società facesse perdere ancora qualche tempo, l'apertura della ferrovia del Gottardo è affatto possibile pel 1° luglio 1881.

— A questo proposito scrivono da Berna al *Journal de Genève*:

La settimana scorsa, il Gran Consiglio di Zugo ha deciso di pagare il 4° versamento della sovvenzione accordata da quel Cantone all'impresa del Gottardo, riservandosi però il diritto di reclamarne il rimborso, se la linea Zugo-Arth non venisse costrutta dalla Società, giusta l'impegno assunto. Gli Zughesi non sono troppo sicuri circa la co-

struzione di questo tronco, al quale annettono, e con ragione, una grande importanza.

Circa poi la Società del Gottardo, di cui non si parla più da qualche tempo, posso dirvi che gli Stati interessati non furono ancora ufficialmente informati del risultato dei lavori della grande Commissione e della Sottocommissione tecnica, e che il Consiglio federale non ha ancora trasmesso agli Stati, com' era stato prematuramente annunciato da alcuni giornali, i suoi piani di riorganizzazione, benchè avesse l'intenzione di farlo. I rapporti della Commissione sono attualmente alla stampa, e la prima cosa a farsi sarà di sottoporli agli Stati esteri.

Ora che il Consiglio federale ha ceduto ai loro desiderii, per semplice deferenza, anzichè per obbligo proprio, la quistione generale, e, se fa d'uopo, quella della riorganizzazione, devono evidentemente essere esaminate in comune da tutti gli Stati, trattandosi di modificazioni del trattato primitivo.

La situazione attuale non può, del resto, prolungarsi oltre misura..... Non si ha, in generale, alcun timore circa il compimento dei lavori, malgrado la situazione finanziaria difficile, in cui si trova l'impresa. Nessuno può eredere che un'opera di questa importanza possa essere abbandonata. Ma, se gli uomini competenti possono esser sicuri rispetto all'impresa in sè stessa (la cui esecuzione, secondo essi, non dovrebbe tuttavia allontanarsi dal primitivo programma) d'altra parte essi medesimi non lo sono egualmente rispetto all'avvenire della Società attuale.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 17 20 dal lato di Göschenen e di m. 25.10 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 42.30, ossia m. 6 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* che la domanda della Direzione delle ferrovie del Giura bernese, perchè si accordasse un amento di tasse del 30 per eento per le linee Bienne-Dachsfelden e Sonceboz-Convers, venne dal Consiglio federale ammessa, a condizione che questa concessione possa essere ritirata quando le circostanze fossero cambiate, in seguito all' apertura di tutta la rete del Giura, ed in seguito principalmente al compimento della linea Berna-Bienne-Neuchâtel.

— Venne aperta un'inchiesta intorno al terribile accidente di Wädenschwyl, del 30 novembre scorso. Il signor Wetli, citato come responsabile delle conseguenze di quell'accidente, riversò la colpa sulla Compagnia del Nord-Est; ma questa, per mezzo della *Gazzetta di Zurigo*, respinge questa responsabilità.

— Un telegramma da Berna, 8, al *Journ. de Genève* reca: Il Gran Consiglio, dopo letturz dei rapporti del Consiglio esecutivo e della Commissione, ha adottato senza discussione, con 205 voti contro 2, le proposte seguenti:

1° Il Gran Consiglio istituisce una Commissione di 5 membri, da nominarsi nel suo seno, e le dà i poteri necessarii a tutelare, nel miglior modo possibile, gl'interessi del Cantone al momento dell'asta per la ferrovia Berna-Lucerna, che deve aver luogo il 15 corr., sotto riserva della ratifica da parte del Gran Consiglio e del popolo bernese;

2° Il Consiglio esecutivo è autorizzato a versare la cauzione di fr. 150,000;

3° Il Consiglio esecutivo, di concerto colla Commissione attuale del Gran Consiglio, è autorizzato ad entrare in trattative coi creditori obbligazionisti della Compagnia, allo scopo di acquistare la linea per il Cantone e conchiudere con essi un compromesso, sotto riserva della ratifica del Consiglio e del popolo bernese.

Ferrovia del Sempione — Scrivono da Berna, 3, al *Journal de Genève:*

È difficile che la questione del Gottardo non richiami nello stesso tempo, anche senza volerlo, l'idea del passo del Sempione. Senza dubbio, la Società del Sempione non è definitivamente costituita, e le manca ancora il capitale necessario; ma questo passo è in condizioni così superiori, tanto dal lato tecnico e finanziario, quanto dal lato delle linee d'accesso (una delle quali è, per così dire, compiuta), che non vi sarebbe nulla da meravigliarsi di vedere il Sempione aperto quasi contemporaneamente al Gottardo, se la Francia votasse una sovvenzione corrispondente a' suoi interessi commerciali.

Ferrovie francesi — Abbiamo nel precedente numero accennato alla mozione fatta alla Camera dei deputati dall'on. Pascal Duprat sui provvedimenti straordinarii a favore delle Compagnie secondarie, ed abbiamo riassunto le ragioni per le quali il ministro Christophle la combattè, insistendo sulla necessità della fusione delle piccole nelle grandi Compagnie.

Ora dobbiamo aggiungere che la Camera, udite le dichiarazioni del Ministro, ha votato l'ordine del giorno puro e semplice.

A questo proposito, la *Semaine financière* scrive: « La Camera, non meno che la sua Commissione, pare poco favorevole al sistema di fusione propugnato dal Ministro, e l'opinione che lo Stato debba francamente sciogliersi da qualunque responsabilità nelle imprese private, pare acquisti ogni dì più terreno.

« Possiamo poi aggiungere che l'on. Christophle, accompagnato da due membri della Commissione ferroviaria, signori Wilson e Riccardo Waddington, si è recato in Olanda per istudiare sul luogo i risultati del sistema, che funziona in quel paese, pel quale è lasciata allo Stato la cura di costruire le ferrovie, e n'è affidato l'esercizio in affitto a Compagnie private ».

— D'altra parte, il *Journ. des trav. publ.* dice che il Ministro Christophle si recò in Olanda, accompagnato dal sig. Schlemmer, direttore delle ferrovie, e dal signor Solacroup, direttore della Compagnia d'Orléans. Questo viaggio, però, coincide con quello dei sigg. Wilson e Waddington, membri della Commissione ferroviaria della Camera dei deputati, ed ha per iscopo lo studio dell' esercizio delle ferrovie in Olanda, ove un gran numero di esse furono costrutte dallo Stato, affidandone poi l'esercizio a Compagnie affittuarie per un periodo non superiore ai 20 anni. Trattasi dunque di riconoscere sul luogo i risultati dell'affittamento a breve termine.

— Scrivono poi da Amsterdam, 6:

Il ministro Christophle ha percorso oggi, sopra un vapore con bandiera francese, i principali canali d'Amsterdam, accompagnato dal Direttore delle ferrovie francesi. Visitò poscia i grandi lavori ferroviarii nel porto d'Amsterdam ed i lavori del canale Muyden.

— Troviamo nel *Siècle*:

Un miglioramento molto importante sta per essere introdotto sulla linea Paris-Lyon-Méditerranée. I treni *express* non impiegheranno più che 12 ore da Parigi a Marsiglia, mentre al presente lo stesso diretto abbisogna di 16 ore.

Tale velocità sarà dovuta all'adozione di nuove locomotive, attualmente in costruzione nelle officine di Ouillins e di Parigi.

Queste macchine, in numero di 60, sono molto più alte delle ordinarie: le loro ruote motrici misurano più di 2 metri di diametro. Tutte le Compagnie inglesi ne posseggono attualmente. Le Società del Nord e d'Orléans, che da poco tempo se ne servono, riconoscono in esse una incontestabile superiorità e per sicurezza e per solidità.

Con tale sistema di locomotive si sono recentemente organizzati in America quei famosi *treni-lampo*, che percorrono da 100 a 120 chilometri all'ora, mentre in Francia non si raggiungono d'ordinario che i 70.

La costruzione delle 60 locomotive richiederà almeno un anno; e quindi, del vantaggio ch'esse arrecheranno non si potrà godere che all'epoca dell'Esposizione universale.

— La deplorevole catastrofe succeduta il 17 dicembre sulla ferrovia tra Aix e Châtillon ha vivamente preoccupato l'Amministrazione dei lavori pubblici. L'inchiesta, alla quale si procedette immediatamente, indusse il Ministro a pensare che bisognerebbe rassicurarsi con un serio esame se i regolamenti in vigore garantiscono a sufficienza la sicurezza pubblica. Questo studio è stato in conseguenza ordinato, e sarà spinto colla maggiore attività possibile.

Disastro ferroviario in Danimarca. — Il *Dagblad* di Copenaghen c'informa che un grave disastro ferroviario è avvenuto sulla ferrovia del Jutland, in segnito alle forti nevate che interruppero le comunicazioni in questi ultimi giorni. Un treno partito da Aarhus (piccolo porto sulla costa del Jutland), e compozto di due macchine con *tenders* e due carrozze con 100 operaj, correva a grande velocità, allorchè, giunto ad una curva, urtò in una vera montagna di neve. La seconda locomotiva montò letteralmente sulla prima, ed i vagoni furono schiacciati: 5 uomini rimasero uccisi, ed i feriti altrepassano i 30.

Ferrovie americane — I giornali inglesi hanno da Toronto, in data del 2:

Lo sciopero dei macchinisti ferroviarii sulla *Grand Trunk Railway* continua. Un convoglio, fortemente guardato, giunse a Belleville a mezzanotte.

Lo sciopero degli impiegati della *Grand Trunk* è terminato.

Disastro ferroviario in America. — Sull'annunciato terribile disastro presso la Stazione d'Ashabula (nell'Ohio), i giornali di Nuova Yorck recano i seguenti particolari:

Venerdì scorso, un treno espresso, partito da Nuova York presso la costa del Pacifico si appressava alla Stazione di Ashabula nel nord dell'Ohio.

Da due giorni la neve era caduta a larghe falde; inoltre un vento violento soffiava dal lago Erie, che costeggia la linea, e quella sera faceva un freddo assai raro in quelle regioni.

La corsa del treno, composto di 7 carrozze tirate da due locomotive, era stata ritardata in seguito all'agglomerazione della neve sulle rotaie; e mentre il treno si avvicinava ad Ashabula, i macchinisti, trovando la strada un po' sgombra, si sforzarono a riacquistare il tempo perduto, raddoppiando di velocità.

Vicinissimo alla Stazione, all'est, trovasi un ponte, di circa 150 piedi di lunghezza, sospeso ad un'altezza di 69 piedi sopra un seno formato dal lago Erie: questo seno aveva una profondità d'acqua di 6 piedi.

Il ponte era composto d'un gran numero di tavoloni incrociati e prolungantisi dalla sommità alla base. Questi tavoloni erano collegati con sbarre di ferro, e l'insieme posava sopra pile immerse nella baia. Le guide erano collocate sopra traverse, dagl'interstizii delle quali lo sguardo poteva misurare la profondità dell'abisso.

Prima di spingersi sul ponte, come prima di raggiungere la Stazione, il treno rallentava la sua velocità. Nondimeno si era appena avanzato per un certo tratto sul ponte, che le rotaie ed il legname cedettero, e le carrozze e le locomotive precipitarono nella baia, la cui superficie non solo era gelata, ma altresì coperta da spessa neve.

Le carrozze in frantumi caddero le une sulle altre. Alcuni dei viaggiatori furono bruciati, altri gelati, altri annegati. I cadaveri finora raccolti erano talmente sfigurati e mutilati, da non poterne constatare la identità.

Dei 175 viaggiatori che componevano il treno, circa un centinaio perirono, e 60 sono pericolosamente feriti; insomma, non ve n'ha uno che non sia stato più o meno gravemente colpito.

Quella scena doveva avere qualche cosa d'infernale. Là l'incendio degli avanzi del treno, che gettavano la loro sinistra luce verso il cielo grigio, e si riflettevano sul ghiaccio o nell'acqua; qui la neve squagliata ed il ghiaccio spezzato, che lasciavano vedere il fiume; e tutto all' ingiro neve, vittime gementi, alzanti grida disperate, e che perivano senza poter esser soccorse. Inoltre l'uragano, che infuriò sino ad un' ora del mattino seguente, impedendo che prima di quell'ora potessero giungere i soccorsi da Cleveland. Non si può immaginare nulla di più orribile di codesta situazione!

Cleveland è a 50 miglia circa dal luogo del disastro.

Ippoferrovia in Turchia. — Un corrispondente del *Daily Telegraph* dice che una vera ippoferrovia venne costrutta sulla riva del Corno d'oro, per cui si ascende al sobborgo di Eyoub ed alle Acque-Dolci di Europa. Prima di questa costruzione, non si poteva quivi circolare senza le maggiori difficoltà. La Stazione del *tramway* costantinopolitano trovasi presso il ponte dalla parte di Stambul. Le carrozze, pressochè simili a quelle d'Inghilterra o di Germania, hanno però, per molti rispetti, un tipo orientale.

Nessuna tabella od affisso; e per solo ornamento una mezzaluna ed una stella dipinte sulle tende esterne.

Il conduttore è seduto sopra uno scanno a tre piedi, col suo turbante sul capo; il cocchiere è un perfetto negro della Nubia. L'omnibus si riempie sempre rapidamente, e molti passeggeri, non trovando posto, restano in piedi. Le donne passano in un compartimento riservato, ravvolte coi loro veli bianchi al collo ed in testa, per cui non lasciano vedere che gli occhi; talune portano seco pacchetti o bambini.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 3 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 31) è approvato l'aumento del capitale della Società di credito, anonima per azioni al portatore, sedente in Fossano (provincia di Cuneo) col titolo di *Banca popolare agricola e di risparmio in Fossano* e colla durata di 50 anni decorrendi dal 19 maggio 1872, portando il detto capitale da 200,000 a 500,000 lire, mediante emissione di 3000 azioni nuove da L. 100 ciascuna.

— Con R. Decreto del 26 novembre scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.) è approvata la istituzione di una Cassa di risparmio in Treja (provincia di Macerata), e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 10 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 5 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Società genovese per la costruzione di case per gli operaj.*

— Con R. Decreto del 28 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* dell'8 corr.) la Società francese residente a Parigi, col titolo di *Compagnie Générale Française des Tramways*, col capitale nominale di L. 10,200,000, diviso in 20,400 azioni di L. 500 ciascuna, ed avente per iscopo di fare l'esercizio dei tramways e di altri mezzi di trasporto in relazione coi tramways, è abilitata ad operare nel Regno, a termini de' suoi statuti e delle condizioni stabilite nel decreto stesso; ritenuto che la Società ha eletto domicilio in Genova, ed ha destinato per ora alle operazioni da farsi in Italia la somma di L. 2,500,000.

I lavori del Tevere. — In questi giorni sarà distribuita ai consiglieri comunali di Roma la relazione della Commissione incaricata di rispondere ai quesiti sui lavori del Tevere proposti dal Ministro dei lavori pubblici. Le conclusioni della Commissione, a quanto vien detto, sarebbero le seguenti:

Sul primo quesito, quello cioè se si debba dare la preferenza, nella costruzione dei Lungo-Tevere, ai muri verticali od alle scarpate rivestite di muratura, i Commissarii all'unanimità hanno stabilito che s'abbiano ad adottare i muri verticali.

Secondo quesito: A quale altezza debba stabilirsi il livello dei Lungo-Tevere e dei ponti, per modo che la città non abbia ad essere funestata dalla piene.

La Commissione ritenne che, non tenendo alcun calcolo dell'altezza del parapetto dei Lungo-Tevere, si debba stabilire a 17 metri il livello del piano stradale.

Terzo quesito: Se si debba dare la preferenza alla deviazione del Tevere dal pubblico mattatoio a S. Giovanni dei Fiorentini, ovvero mantenere l'attuale alveo, salvo a costruire i Lungo-Tevere.

La Commissione sul principio si era scissa su questo quesito, sostenendo la minoranza l'utilità della deviazione. Dopo d'aver lungamente discusso, i signori Commissarii all'unanimità si dichiararono contrarii alla deviazione, mantenendo per questa parte il progetto del Governo e del Municipio.

— A proposito di questi lavori, l'*Italia Militare* pubblica un articolo per dimostrare l'opportunità di adoperare i sol-

dati del Genio nei lavori del Tevere, segnatamente nella demolizione per lo spurgo dell'alveo.

Fra breve (essa dice) si intraprenderanno i lavori di sgombro dell'alveo del Tevere a Roma: ecco un'eccellente occasione per esercitare i nostri soldati del Genio nei lavori di mina subacquei e di costruzioni murali fuori acqua. Vi sarebbe campo da fare una ricca mèsse di esperienze sull'applicazione della dinamite all'arte del minatore. I timori che potrebbero nascere negli abitanti delle case che lunghesso il fiume si elevano, e le obbiezioni dei proprietari delle medesime tacerebbero ben presto, vedendo come lo scoppio delle mine cariche con dinamite non compromettа la solidità dei fabbricati poco discosti dal fornello.

I gaz sprigionati dalla combustione della dinamite all'atto della disgregazione della massa che l'avvolge hanno già acquistata la massima tensione; epperciò, quando le cariche sono in giusta proporzione colla linea di minor resistenza, questa sostanza dilaniatrice ha per effetto di rompere i medii dotati di grande resistenza, quali le strutture murali dell'epoca romana, senza proiettare i frantumi a grandi distanze; contrariamente a quanto avviene nelle mine cariche con polvere, ove parte dei gaz si sviluppa solamente dopo che il mezzo ha subito una disgregazione, limitandosi a proiettare le parti sciolte.

Le demolizioni fatte a Linz ed a Praga con la dinamite provano ad evidenza la giustezza delle conclusioni teoriche. Quando ciò non bastasse a tranquillizzare gli animi di chi crede correr pericolo impiegando la mina nella demolizione dei ruderi che coprono il letto del Tevere, l'*Italia Militare* ricorda la distruzione avvenuta il 24 settembre 1876 del famoso scoglio di Nuova York, conosciuto sotto il nome di *Hell Gate* (Porta dell'Inferno), che rendeva pericoloso l'accesso a quel porto ai bastimenti, come fu già narrato diffusamente anche nel nostro giornale.

Porto di Genova — Nell'adunanza straordinaria del 30 dicembre del Consiglio comunale di Genova, il consigliere Doria chiese al Sindaco quando si principieranno i lavori per l'ampliamento e riordinamento del porto.

Il Sindaco rispose che probabilmente si apriranno gli appalti nel mese venturo, ma è impossibile prevederne lo incominciamento, a causa delle varie eventualità a cui può andare soggetta la procedura dei pubblici incanti; ed è di avviso che non incominceranno prima della ventura primavera. (Vedi sopra la nostra *Corrispondenza da Roma*).

Deposito franco a Livorno — Leggiamo nella *Gazzetta di Livorno* del 2-3:

A proposito del Deposito franco provvisorio, sappiamo che dal nostro Municipio è stato stipulato un contratto con la Casa Odero di Genova per la fornitura delle tre grosse *Grue* da situarsi sulla diga rettilinea. È a nostra notizia pure che è già pronto il Capitolato di appalto per la sistemazione definitiva di queste *Grue*, e che sono a buon punto le trattative con la Società delle Strade Ferrate Romane per il prolungamento dei binarii fino sulla diga rettilinea. Speriamo adesso che si possano vedere ultimati questi lavori al più presto, essendo importantissimi per il nostro commercio.

Nomine. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. annuncia che S. M., nell'udienza del 28 dicembre 1876, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, ha fatte le seguenti disposizioni nel personale del Corpo Reale del Genio civile:

Baggiani comm. Luigi, ispettore di 1ª classe, nominato vice-presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Bonino comm. Lodovico, ispettore di 1ª classe, nominato presidente della 1ª sezione del Consiglio suddetto;

Belluomo cav. Carlo, ispettore di 1ª classe, nominato presidente della 2ª sezione del Consiglio suddetto;

Ferrucci cav. prof. Antonio, ispettore di 2ª classe, sollevato dalle funzioni di Segretario generale del Consiglio suddetto.

— E nell'udienza del 31 detto mese, nel personale dell'Amministrazione centrale:

Baccarini comm. Alfredo, dietro sua rinuncia, è sollevato dall'Ufficio di Segretario generale e dall'incarico di Direttore generale delle opere idrauliche, ed è ristabilito nel grado di Ispettore di 2ª classe nel Corpo Reale del Genio civile;

Ronchetti avv. Tito, deputato al Parlamento, è nominato Segretario generale nel Ministero dei lavori pubblici.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, e con decreto del 12 scorso, ha nominato nell'Ordine della Corona d'Italia:

Cavaliere — Ducati Gaetano, ingegnere di 1ª classe nel Corpo R. del Genio civile.

— Sappiamo poi che venne egualmente nominato cavaliere nel suddetto Ordine l'ing. Carlo Balducci, capo-sezione presso la Direzione tecnica governativa della Ferrovia Ligure. Questo egregio ingegnere funziona da circa due anni quale Sotto-Direttore, per la morte dell'ingegnere-capo cav. Bocca; e l'onorificenza accordatagli è ben meritata sott'ogni riguardo.

— Leggesi poi nella *Nazione:*

Siamo lieti di potere annunziare che S. M. il Re, con suo decreto del giorno 4, ha di moto proprio nominato commendatore dell'Ordine della Corona d'Italia il cav. ing. Francesco Petrini, inviandogli le rispettive insegne. Noi non possiamo che congratularci per questa onorificenza accordata al Nestore degli ingegneri fiorentini, che ha speso tutta la sua lunga vita a benefizio del suo paese.

Società degl'ingegneri in Verona. — I promotori di questa nuova Società hanno presentato il seguente programma:

1. È istituita una Società fra gl'ingegneri della provincia, col titolo: *Collegio degli ingegneri della provincia di Verona*, con sede in Verona.

2. La Società si propone di rendere, col mezzo di regolari riunioni, sempre più stretto il legame e la conoscenza fra gli ingegneri, concorrendo allo sviluppo dell'arte e della scienza dell'ingegnere col reciproco scambio di pratiche nozioni, collo studio e discussione d'interessanti argomenti.

3. Tutelare i diritti, difendere e sostenere le attribuzioni inerenti all'esercizio della libera professione.

4. Concorrere all'istituzione delle Camere di disciplina, in relazione al progetto di legge elaborato dal Comitato di Firenze, costituitosi in seguito al voto del II Congresso degli ingegneri ed architetti italiani.

Illuminazione elettrica in Milano. — La *Lombardia* annuncia che gli ingegneri Soli, Emanueli ed Allegri hanno presentato alla Giunta municipale un disegno per le opere di sistemazione in piazza del Duomo per le esperienze della illuminazione a luce elettrica.

Esposizione universale di Filadelfia. — La Commissione esecutiva del Comitato centrale italiano per l'Esposizione universale di Filadelfia fa noto che i prodotti destinati a ritornare in Italia stanno imbarcandosi a cura del cav. Carlo Sestini, assuntore generale dei trasporti, sul veliere americano *Sleepper Addie E.*, che salperà dal porto di Filadelfia nella prima metà del corrente mese.

Restano perciò avvisati i signori espositori, ed in genere tutti gli aventi interesse, che l'*assicurazione* deve farsi a cura e spese loro ed in tempo utile, non rimanendo il Comitato centrale responsabile minimamente dei sinistri che potessero accadere, e ciò a forma dei suoi programmi.

Ufficii telegrafici. — Il 1° corr., in Milano, è stato aperto un Ufficio telegrafico succursale nel palazzo della Prefettura al servizio del Governo e del pubblico, con orario limitato di giorno.

Il 4 stesso mese, in Mandatoriccio (provincia di Cosenza) è stato pure aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi sottomarini. — La Direzione generale dei telegrafi avvisa che sono ristabiliti il cavo sottomarino fra Nagasaki e Shanghai (China), e le linee terrestri che comunicano coi cordoni dell'isola di Cuba.

Continuano però ad essere interrotte le linee fra l'Avana e Cienfuegos, come fu già annunziato.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana fu languido il mercato rispetto ai valori ferroviarii. Le Azioni Meridionali, quotate a principio a 340, lo furono in seguito a 329, detratta la cedola semestrale. Ferme le Obbligazioni relative intorno al 225.75; i Boni da 554 a 552 *ex-coupon* — Le Sarde, serie A, da 218 a 217 *ex-coupon*; le B, da 222 a 221.50 — Le Pontebbane nominali da 364 a 363 *ex-coupon*.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane neglette sul 58 circa; le Obbligazioni relative sul 233 — Le Lombarde anche più neglette tra il 156 al 160; le Obbligazioni relative invariate sul 228 — Le Vittorio Emanuele stazionarie a 230.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Milano — 61ª Estrazione eseguita il 2 gennaio 1877 (creazione 1861).

Serie estratte:

2607	1110	4330	4392	2907	3765	292	2486	2860	3702
1889	739	5527	3666	4036	6413	7788	2696	5846	2877
4320	3887	4239	6525	3576	7192	5158	3527	2418	2700
2255	6397	5467	486	1913	3075	1258	2974	6547	4046
2589	5549	4307	2715	5325	7078	5140	3284	5206	1371
957	6276	3069	5858	5190	1975	571	985	3891	2215
6392	3318	7185	6717	7162	5672	6554	7974	422	1696
2157	5294.								

Elenco delle Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
6276	6	70000	7788	25	1000	957	38	1000
6554	14	500	5846	1	500	5294	32	500
1696	28	300	6413	48	300	7078	37	300
2700	34	300	2486	19	150	5158	44	150
2700	8	150	5527	1	150	2607	16	150
5549	15	150	2607	31	150	985	23	150
2486	1	100	6276	9	100	2255	29	100
5467	17	100	6525	44	100	6413	41	100
7192	29	100	6397	27	100	1975	20	100
2589	39	100	5140	12	100	4036	41	100

Seguono altri 40 premii da L. 60.

Tutte le Obbligazioni portanti una delle serie sopra estratte, abbenchè non indicate nel suddetto elenco dei premii, hanno diritto al rimborso in L. 46 cadauna — Il giorno 1° aprile 1877, avrà luogo la 62ª estrazione.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Nel sorteggio praticato il 27 dicembre p. p., vennero estratte pel rimborso:

Le Azioni N. 1589, 1942, 6286, 8872 — L'Obbligazioni, serie A, N. 4829 — L'Obbligazione, serie B, N. 0882.

Tale rimborso verrà effettuato presso la sede della Società in Milano, via Silvio Pellico, n. 12, a datare dal 12 corrente.

CONVOCAZIONI

Società generale per le strade ferrate a cavalli in Italia — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel 14 corrente in Firenze (via Nazionale, 38), per trattare sulle materie all'ordine del giorno.

Banca di Torino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 22 corrente in Torino (sede della Banca), per udire le relazioni del Consiglio e dei censori, per deliberare sul rendiconto 1876 e relativo dividendo, per la nomina di amministratori e censori, e per trattare sopra una proposta di erogazione della riserva.

Società Miniere Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione del Consiglio, per la presentazione del rendiconto a tutto giugno 1876, e per la nomina di revisori e consiglieri.

Banca della piccola industria e del commercio — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Torino, sede della Banca (via Ospedale, 28), per udire le relazioni del Consiglio e dei censori, per l'approvazione del rendiconto del 1876, e per la nomina di 6 amministratori e 3 censori.

PAGAMENTI

Banca di Ferrara — Dal 2 corrente, presso la sede della Banca, si pagano agli azionisti gl' interessi 1876 in lire 6.25 per azione.

Banca Toscana di credito per le industrie ed il commercio d'Italia — Dall'8 corrente, presso la sede della Banca in Firenze (via del Corso, 4) si paga agli azionisti un acconto sul dividendo dell'esercizio 1876, in ragione di L. 10 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 15 corrente, presso il Municipio di Camogli (provincia di Genova), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Boschetto alla provinciale in Ruta, della lunghezza di m. 1898, per il presunto importo di L. 69,472.51. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito d'asta L. 7000 in numerario o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Andria (provincia di Bari), si terrà un' asta per l' appalto della sessennale manutenzione delle strade comunali a brecciame, in 4 lotti distinti, cioè: il 1° per annue L. 2910.98, il 2° per L. 2866.02, il 3° per L. 5457.81, il 4° per L. 3721.59. Deposito d'asta eguale al decimo dell'importo per ciascun lotto.

Il 18 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale fornitura di sasso per provvedere alla difesa frontale del fiume Adige nella sezione IV di Legnago, per la presunta annua somma di L. 18,525. Manutenzione dal 1° corrente. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 9000 in numerario o cartelle D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Treviso, si terrà un'asta per l' appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde a difesa del fiume-torrente Piave, cioè dal ponte della Priula alla chiavica dei Pali ed ai Revedoli, per la presunta annua somma di lire 44,574. Manutenzione dal 1° corrente. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 22,000 in numerario o cartelle D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l' appalto della quinquennale fornitura di sasso calcare fossile a presidio delle opere di verde lungo l'Adige nelle sezioni II e III, per la presunta annua somma di L. 27,352. Appalto decorribile dal 1° corrente. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 13,500 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra il ponte Calore ed il ponte Lao, della lunghezza di m. 57,764, per la presunta annua somma di L. 16,060. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito d'asta L. 1000; cauzione definitiva eguale alla metà di un'annata del canone deliberato.

— Il 20 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione ed ampliamento della caserma comunale di S. Francesco in Teramo, e costruzione di una nuova caserma e polveriera in detta città, per la complessiva somma di L. 125,000. Deposito lire 12,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di definitivo riordinamento della via provinciale di Padule, per la presunta somma di L. 46,960. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito d'asta L. 2400; cauzione definitiva L. 4800 in denaro o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Treviso, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20%, per l'appalto dei lavori di sviluppo e quinquennale manutenzione delle opere murali di difesa del fiume-torrente Piave superiormente al ponte della Priula, per il complessivo importo di L. 43,650, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Grazzano (provincia d'Alessandria), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada consortile tra Grazzano e la ferrovia di Moncalvo, per il presunto importo di L. 40,000. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 4000 in contanti o rendita D. P., e L. 8000 con ipoteca di stabili.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 1ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 1° *al* 7 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3423	3344	79	»
Viaggiatori	595,646.05	535,209.10	60,436.95	»
Merci a grande velocità . .	200,325.55	174,316.25	26,009.30	»
Merci a piccola velocità . .	683,185.65	705,961.10	»	22,775.45
Totale dei prodotti ferroviari	1,479,157.25	1,415,486.45	63,670.80	»
Navigazione sui laghi . . .	11,444.20	9,640.15	1,804.05	»
Totale della settimana. . .	1,490,601.45	1,425,126.60	65,474.85	»

PRODOTTI *dal* 1° *al* 7 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	595,646.05	535,209.10	60,436.95	»
Merci a grande velocità . .	200,325.55	174,316.25	26,009.30	»
Merci a piccola velocità . .	683,185.65	705,961.10	»	22,775.45
Totale dei prodotti ferroviari	1,479,157.25	1,415,486.45	63,670.80	»
Navigazione sui laghi . . .	11,444.20	9,640.15	1,804.05	»
Totali	1,490,601.45	1,425,126.60	65,474.85	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 1ª settimana . .	432.12	423.29	+ 8.83	+ 2.09
Prodotti totali . .	432.12	423.29	+ 8.83	+ 2.09

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1876

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1876	1,446.—	520,306.33	359,82
Settimana corrisp. nel 1875.	1,446.—	363,884.25	251.65
Differenze nei prodotti della settimana 1876. . . .	»	+ 156,422.08	+ 108.17
Introiti dal 1° gennaio 1876	1,446.—	21,505,019.03	14,872.07
Introiti corrisp. nel 1875	1,429.26	20,490,055.74	14,336.13
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876 . . .	+ 16.74	+ 1,014,963.29	+ 535.94

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1876.	1,063.—	177,661.98	167.13
Settimana corrisp. nel 1875.	920.—	102,177.97	111.06
Differenze nei prodotti della settimana 1876	+ 143 —	+ 75,484.01	+ 56.07
Introiti dal 1° gennaio 1876.	1,001.94	6,059,013.35	6,047.28
Introiti corrisp. nel 1875 .	815.91	5,140,165.94	6,229.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876	+ 186 03	+ 918,847.41	— 252.64

Strade Ferrate Romane

46ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *novembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	655,128.60	20,753.38
Settimana corrisp. del 1875.	1,617	458,275.44	14,777.80 (a)
Differenza (in più . . .	29	196,853.16	5,975.58
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 9.bre 1876 .	1,646	22,131,089.18	15,923.73
Periodo corr. 1875	1,617	22,723,224.40	15,929.30
Aumento	29	407,864.78	—
Diminuzione	—	—	5.57

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 25 novembre 1876 chilometri in esercizio . . . N.1646
» 1 » al 14 » 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N.1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	11,171	13,445.94
Bagagli	357	194.23
Merci a grande velocità	1,665	875.68
Merci a piccola velocità	1,506	8,794.82
Introiti diversi	»	56.65
Totale L.		23,367.32

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Azionisti che, a partire dal 1° gennaio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XIII[a] (*coupon*) di L. 12.50 per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.
a **Bruxelles** la Banca del Belgio.
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia.
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia.
(Parigi, Bruxelles, Ginevra, Londra: al Cambio che sarà ulteriormente stabilito)

Parimenti al 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso l'Amministrazione centrale della Società in Firenze, le *Azioni estratte al 7° Sorteggio* del 15 volgente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni Possessore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso, la Cartella di godimento al Portatore, di cui all'art. 54 degli statuti sociali.

Firenze, 21 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai Signori Portatori di **BUONI IN ORO**, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo,

il **pagamento** della Cedola XIV[a] di L. **15** in oro per il semestre di interessi scadente il 31 dicembre corrente, nonchè

il **rimborso** in L. **500** in oro dei Buoni estratti al XIII° sorteggio, avvenuto il 2 ottobre decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 21 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE.

NUOVE CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

pel 1877 al

CORRIERE MERCANTILE

GIORNALE POLITICO-COMMERCIALE

Anno LIII

		Trim.	Sem.	Anno
Pel Regno d'Italia	L. it.	10	18	36
Stati dell'Unione postale	»	15	26	48

Dirigersi in Genova all'Editore **Pietro Pellas** fu **L.**, Piazza Santa Marta, N. 39, ed in Torino all'Ufficio succursale dei giornali, via Finanze, 13.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches.

L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares et les Librairies.

Prix: 2 francs.

LA TIPOGRAFIA

del *Monitore delle Strade Ferrate*, munita di nuovo ed abbondante materiale, trovasi in grado di eseguire qualunque lavoro tipografico a prezzi moderatissimi.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE
del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia
E DELL'ITALIA CENTRALE

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Obbligazioni e di Azioni della Società delle strade ferrate del Sud dell'Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Vienna il giorno 15 dicembre 1876.

Serie di Obbligazioni rimborsabili il 2 gennaio 1877.

Serie A.

5,435	al	5,500	66
43,501	»	43,600	100
54,201	»	54,300	100
88,601	»	88,700	100
120,301	»	120,400	100
152,201	»	152,300	100
			566

Serie C.

6,343	al	6,400	58
42,001	»	42,100	100
			158

Serie D.

799,201	al	799,300	100
833,801	»	833,900	100
846,501	»	846,600	100
851,101	»	851,200	100
854,901	»	855,000	100
866,401	»	866,500	100
872,401	»	872,500	100
915,001	»	915,100	100
947,701	»	947,800	100
977,501	»	977,600	100
1,003,801	»	1,003,849	49
1,081,001	»	1,081,100	100
1,097,901	»	1,098,000	100
			1,249

Serie F.

2,990,101	al	2,990,200	100
3,013,701	»	3,013,800	100
3,034,601	»	3,034,700	100
3,065,821	»	3,065,829	9
3,147,401	»	3,147,500	100
			409

Serie H.

10,401	al	10,500	100
18,801	»	18,900	100
92,601	»	92,700	100
104,301	»	104,400	100
120,221	»	120,257	37
200,001	»	200,100	100
228,901	»	229,000	100
234,701	»	234,800	100
250,501	»	250,600	100
279,101	»	279,200	100
			937

Serie I.

325,701	al	325,800	100
327,401	»	327,500	100
363,101	»	363,200	100
377,352	»	377,400	49
422,701	»	422,800	100
444,901	»	445,000	100
526,901	»	527,000	100
568,901	»	569,000	100
572,201	»	572,300	100
588,701	»	588,800	100
615,501	»	615,600	100
665,401	»	665,600	100
688,101	»	688,200	100
			1,249

Serie K.

39,201	al	39,300	100
40,401	»	40,500	100
46,901	»	47,000	100
116,801	»	116,900	100
125,401	»	125,500	100
130,001	»	130,100	100
165,964	»	166,000	37
175,101	»	175,200	100
182,501	»	182,600	100
193,801	»	190,900	100
			937

Serie M.

3,150,801	al	3,150,900	100
3,195,404	»	3,195,500	97
3,247,801	»	3,247,808	8
			205

Serie O.

36,201	al	36,300	100
83,301	»	83,400	100
105,501	»	105,600	100
138,201	»	138,300	100
164,701	»	164,800	100
182,601	»	182,700	100
			600

Serie R.

5,171	al	5,200	30
14,501	»	14,600	100
30,301	»	30,400	100
61,001	»	61,100	100
71,601	»	71,700	100
77,401	»	77,500	100
110,401	»	110,500	100
			630

Serie S.

1,174,501	al	1,174,600	100
1,214,201	»	1,214,300	100
1,229,101	»	1,229,200	100
1,240,001	»	1,240,100	100
1,254,901	»	1,255,000	100
1,272,552	»	1,272,600	49
1,314,601	»	1,314,700	100
1,316,601	»	1,316,700	100
1,438,201	»	1,438,300	100
1,467,501	»	1,467,600	100
1,480,901	»	1,481,000	100
1,486,601	»	1,486,700	100
1,487,701	»	1,487,800	100
			1,249

Serie T.

1,507,801	al	1,507,900	100
1,516,601	»	1,516,700	100
1,523,001	»	1,523,100	100
1,525,231	»	1,525,259	29
1,541,801	»	1,541,900	100
1,569,201	»	1,569,300	100
1,662,601	»	1,662,700	100
			629

Serie V.

2,774,601	al	2,774,700	100
2,818,301	»	2,818,400	100
2,829,001	»	2,829,100	100
2,894,701	»	2,894,800	100
2,925,221	»	2,925,228	8
			408

Serie Z.

1,708,301	al	1,708,400	100
1,730,601	»	1,730,700	100
1,779,601	»	1,779,700	100
1,818,401	»	1,818,500	100
1,914,501	»	1,914,600	100
1,920,921	»	1,920,929	9
1,929,401	»	1,929,500	100
			609

(Segue)

Serie di Obbligazioni rimborsabili il 1° aprile 1877.

Serie X.

						Riporto	800
2,124,801	al	2,124,900	100	2,451,301	al	2,451,400	100
2,152,701	»	2,152,800	100	2,469,501	»	2,469 600	100
2,246,301	»	2,246,400	100	2,505,501	»	2,505,524	24
2,247,201	»	2,247,300	100	2,582,301	»	2,582,400	100
2,272,701	»	2,272,800	100	2,630,401	»	2,630,500	100
2,297,901	»	2,298,000	100	2,672,701	»	2,672,800	100
2,316,301	»	2,316,400	100	2,680,201	»	2,680,300	100
2,420,301	»	2,420,400	100	2,708,701	»	2,708,800	100
		Da riportarsi	800				1,524

Azioni rimborsabili il 1° maggio 1877.

115,801	al	115,900	100
358,991	»	358,995	5
363,301	»	363,400	100
524,601	»	524,700	100
699,201	»	699,300	100
			405

Il rimborso delle *Obbligazioni* estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica a cominciare dal giorno 2 gennaio 1877 per quelle appartenenti alle serie *A*, *C*, *D*, *F*, *H*, *I*, *K*, *M*, *O*, *P*, *S*, *T*, *V*, *Z*, ed a partire dal 1° aprile 1877 per quelle appartenenti alla serie *X*.

Il rimborso delle *Azioni* estratte avrà luogo a cominciare dal 1° maggio 1877, pure in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica.

Il rimborso delle Obbligazioni e delle Azioni sarà eseguito mediante il ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non scaduti.

Sulle Obbligazioni cessa ogni decorrenza di interesse dalla data nominale del rimborso.

Per le Azioni in un col rimborso sarà consegnato al portatore un certificato interinale di godimento.

I pagamenti avranno luogo:

a **MILANO**, esclusivamente presso la Cassa della Società (palazzo già Litta, corso Magenta, N. 24);
a **ROMA**, presso la Banca Good Padoa e Comp. (via in Aquiro, N. 109);
a **TORINO**, presso la Banca di Torino (via Santa Teresa, N. 2).

E nelle seguenti Stazioni:

Acqui, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia (Agenzia di città), Carrara, Casale, Chiavari, Chivasso, Codogno, Cremona, Cuneo, Ferrara, Firenze (Agenzia di città), Genova P. P., Genova (Agenzia di città), Ivrea, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Pescia, Piacenza, Pinerolo, Pisa Centrale, Pistoia, Prato, Reggio, Rovigo, Savigliano, Savona, Spezia, Tortona, Treviso, Udine, Valenza, Venezia, Venezia (Agenzia di città), Vercelli, Verona P. V., Vicenza, Viareggio, Voghera e Voltri.

Milano, 24 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato**, il giorno 29 gennaio 1877, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla terza estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla undecima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1877 sono di 20 Azioni e di 73 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1877.

Milano, 26 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono gli interessati che, a seguito di deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, in relazione al prescritto dagli articoli 11 e 15 della convenzione 31 ottobre 1864, approvata con legge 24 novembre successivo, n. 2006, e dell'articolo 30 del regolamento approvato con R. decreto 29 marzo 1865, n. 2246, il giorno 11 del corrente mese, ad ore 11 ant., con intervento del delegato governativo, e alla presenza del Consiglio d'Amministrazione di questa Società, in adunanza pubblica, nella sede della Società stessa, in Roma, via dei Due Macelli, n. 79, avrà luogo la dodicesima estrazione di una delle serie delle Obbligazioni demaniali, onde effettuare il rimborso a cominciare dal 1° aprile prossimo venturo.

Roma, 5 gennaio 1877, LA DIREZIONE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Essendo intendimento dell'Amministrazione della Regìa Cointeressata dei Tabacchi di provvedere alla fornitura degli stampati, compresa la carta, la lineatura e cucitura occorrente alla Regìa stessa durante il prossimo anno 1877, limitatamente ai campioni prestabiliti, e che si trovano ostensibili presso l'Ufficio di Economato di questa Amministrazione (via Due Macelli, n. 79), si avvertono tutti coloro che vi possono avere interesse, che l'Amministrazione esaminerà le offerte che in base ai campioni e Capitolato d'oneri da essa predisposti le saranno per pervenire nel termine utile sotto indicato.

Le offerte per essere prese in esame dovranno:

1. Essere pervenute alla Sede centrale dell'Amministrazione in Roma, via Due Macelli, n. 79, avanti le ore 3 pomeridiane del giorno 31 gennaio 1877, per mezzo degli uffizi postali, in piego raccomandato e colla indicazione sulla busta: *Offerta per fornitura stampati.*

2. Essere guarentite da deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, presso la Cassa dell'Amministrazione centrale della Regìa di una somma di lire italiane 1500, quale può essere rappresentata da numerario o da titoli di rendita italiana, valutata al corso di Borsa.

Nell' offerta dovrà essere indicato il numero e la data delle quietanze rilasciate dalla Cassa dell'Amministrazione centrale della Regìa per l'effettuato deposito.

Per norma degli offerenti si avverte che la indicata cauzione dovrà all'atto della stipulazione del contratto essere completata fino alla maggior somma di lire tremila.

3. Essere regolarmente firmate dall'offerente, o, se fatte per mezzo di procuratore, accompagnate da regolare atto di procura e contenere la dichiarazione di avere piena conoscenza dei campioni e Capitolato d'oneri predisposti dalla Regìa, quali campioni e Capitolato, in base ai quali deve essere fatta la fornitura, sono estensibili fino da oggi presso l'Ufficio di Economato dell'Amministrazione centrale in Roma, via Due Macelli, n. 79.

4. Essere accompagnate da certificato della Camera di commercio ed arti locale, pel quale venga comprovato che il concorrente possiede uno stabilimento tipografico capace di compiere la presente fornitura, e dall'indicazione della rappresentanza legale in Roma, qualora lo stabilimento non abbia sede in questa città.

È fatta facoltà agli offerenti di impegnarsi per uguale fornitura anche per gli anni 1878 e 1879, e così per un triennio, compreso l'anno corrente.

L'Amministrazione dichiara che pel fatto dell'invito a presentare offerta non intende di assumere alcun impegno di fronte agli offerenti, tranne quello di far conoscere le proprie determinaazioni entro il giorno 10 del successivo mese di febbraio 1877.

Roma, li 31 dicembre 1876.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 17 Gennaio 1877 N.° 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

Mentre da ogni parte si sta studiando il grave problema relativo all'esercizio delle nostre ferrovie, ed il Parlamento dovrà tra breve discutere le proposte che gli verranno presentate dal Ministero, crediamo possa tornare utile il far luogo alla manifestazione delle diverse opinioni di persone versate nella materia, lasciando loro una conveniente libertà di apprezzamenti, a viemmeglio illuminare l'opinione pubblica ed a preparare un definitivo ed imparziale giudizio.

Accogliamo e pubblichiamo quindi di buon grado, con qualche nostra nota, il seguente studio dell'egregio prof. ing. Leonardo Loria, che si è sempre occupato con amore e dottrina delle questioni ferroviarie, e la cui autorevole opinione merita certo di essere presa a calcolo.

Nel mese di marzo dello scorso anno, io ebbi l'onore di fare al Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano una breve lettura sul riscatto e l'esercizio delle ferrovie. Dopo un sunto storico dello sviluppo delle ferrovie italiane e l'esame delle condizioni economiche delle diverse Società concessionarie, presi separatamente a considerare le due questioni del riscatto e dell'esercizio delle nostre ferrovie, sollevate dalla Convenzione di Basilea. Per la prima di tali questioni, tentai di dimostrare l'assoluta convenienza, per molte e diverse considerazioni, di procedere da parte del Governo all'acquisto, a convenienti condizioni, di tutta la rete ferroviaria italiana; per la seconda, dopo aver esposto le notevoli obbiezioni elevate contro l'esercizio governativo delle strade ferrate, feci risaltare i vantaggi che sarebbero derivati da tale partito, esprimendo l'avviso che non doveva ritenersi come assolutamente impossibile di organizzare in modo soddisfacente il servizio governativo delle strade ferrate. Riassumeva infine il mio dire colla seguente asserzione:

« Nelle condizioni attuali speciali delle ferrovie italiane, « e dal punto di vista del miglior assetto da darsi ad « esse, il riscatto ne è assai opportuno e conveniente; e « del pari conveniente potrà riescire l'esercizio governa- « tivo di esse, quando si sappiano vincere le difficoltà « pratiche che si incontreranno nell'organizzarne l'ammi- « nistrazione ».

Le notevoli ed importanti discussioni che, dopo il mese di marzo dello scorso anno, ebbero luogo su tale oggetto in Parlamento e fuori, non mi fecero in nulla modificare l'opinione espressa a quell'epoca; ed io persisto nel credere che il problema di riservare allo Stato l'esercizio di tutte le strade ferrate non è del tutto insolubile, e avrebbe potuto riuscire vantaggioso al paese (1).

Ma il Parlamento, dietro la proposta del Ministero, decise diversamente. Accettando l'ultimo articolo della legge con cui venne approvata la Convenzione di Basilea, deliberò che l'esercizio debba affidarsi all'industria privata, e impegnò il Governo a presentare, entro un tempo determinato, concrete proposte in argomento. La questione dell'esercizio governativo è per conseguenza, almeno per ora, posta fuori di discussione; e deve accettarsi come cosa di fatto doversi istituire delle Società d'esercizio, a cui affidare le linee riscattate.

Anche sotto questo aspetto, la questione è assai grave; e ben arduo è il cómpito del Governo, che deve tener conto, nel concretare le sue proposte, non solo delle esigenze delle finanze dello Stato, ma anche della gran somma d'interessi commerciali ed industriali, collegati col servizio delle ferrovie.

Io non conosco menomamente che ordine di idee segua il Governo per riuscire all'intento; non so neppure se e quali pratiche abbia in proposito già intavolate. Io feci argomento dei miei studii l'ardua questione in astratto, e credo possa non essere al tutto inopportuno il pubblicare in proposito le seguenti brevi considerazioni.

(1) Rispettando pure l'opinione autorevole dell'egregio Autore, non possiamo astenerci dal notare che noi abbiamo sempre sostenuto un parere contrario. (LA RED.)

In seguito all'approvazione della Convenzione di Basilea, le linee dell'Alta Italia passarono in proprietà del Governo, il quale possedeva diggià le Calabro-Sicule, la Ligure, la ferrovia di Savona e la linea Firenze-Pistoia-Lucca-Pisa. Lasciando a parte la Società delle ferrovie Sarde, rimangono affidate a Società private soltanto le Romane e le Meridionali. Riguardo alle Romane, il Governo, per impedire il fallimento della Società concessionaria, ha già proceduto all'acquisto di gran parte delle Obbligazioni; per le Meridionali, il Governo non ha ancora adottato alcuna disposizione; è però indispensabile di prendere anche per esse qualche partito, poichè oggi che gli introiti raggiungono le L. 15,000 al chilometro, è sommo interesse della Società d'impedire un ulteriore aumento di traffico, che si risolverebbe in una grave perdita per lei, per le disposizioni del Capitolato di concessione; e il Governo, che deve tutelare gli interessi dei paesi serviti da quelle ferrovie, non può, nè deve tollerare un tale stato di cose.

Per la Società delle Romane, al Governo non resta che di fare, ed è inevitabile faccia, l'ultimo passo nella via del riscatto, assumendo la proprietà di tutta la sua rete; per la Società delle Meridionali, che è ancora in condidizioni abbastanza floride, che adempì costantemente ai suoi impegni, e il cui esercizio procede con molta regolarità, il Governo può adottare due diversi partiti: o può modificare l'articolo della concessione relativo ai sussidii, lasciando, del resto, sussistere integralmente la attuale Società concessionaria; ovvero può procedere al riscatto anche di quella rete, assumendo così la proprietà di quasi tutta la gran rete ferroviaria italiana. Ne rimarebbero solo escluse alcune brevi linee di secondaria importanza, affidate a Società private, e le Sarde, per le quali si possono adottare speciali provvedimenti.

Le modificazioni da introdursi nell'atto di concessione delle Ferrovie Meridionali, perchè la Società potesse sussistere e cooperare, come fece assai lodevolmente finora, allo sviluppo del movimento delle provincie da essa servite, non sono di grande importanza. L'atto di concessione attuale stabilisce, come è noto, che il Governo paga un sussidio di L. 22,000 al chilometro sino a che il prodotto lordo non supera le L. 7,000. Quando il prodotto è superiore a questo limite e sino alle L. 15,000, la metà del prodotto oltre le L. 7,000 va a deduzione del sussidio governativo; e quando il prodotto supera le L. 15,000, tutto il dippiù deve andare a deduzione del sussidio governativo. Siccome ad un aumento di prodotto corrisponde un aumento di spesa, così tutto il maggior dispendio causato dalla cifra di prodotto superiore alle L. 15,000 andrebbe, come accennammo superiormente, in pura perdita della Società. Basterebbe quindi, perchè dessa potesse conservare le sue strade e continuare lodevolmente nell'esercizio di esse, che fosse modificata soltanto quest'ultima disposizione, lasciando alla Società quella parte del prodotto superiore alle L. 15.000 che può valere a compensarla delle maggiori spese e a darle qualche piccolo benefizio.

Questo partito è assai semplice ed equo e di ben facile applicazione; ciò nonostante però, e malgrado la benemerenza della Società delle Meridionali, sono d'avviso che convenga meglio al Governo di adottare anche per quelle linee il partito seguito per quelle dell'Alta Italia, e cioè di procedere risolutamente al loro riscatto. Molte sono le ragioni che mi persuadono della convenienza che avrebbe il Governo di adottare questo partito.

Oltre alle considerazioni generali relative al riscatto delle ferrovie e che portarono alla adozione della Convenzione di Basilea relativa alle ferrovie dell'Alta Italia, valgono per le Meridionali altre considerazioni speciali e di opportunità. La rete delle Meridionali è stretta fra quelle delle Romane, delle Calabre e dell'Alta Italia, con rami che si protendono in vario senso, quasi nell'interno delle altre reti. Un assetto conveniente delle ferrovie italiane, anche affidato per l'esercizio a Società private, non può ottenersi che con un conveniente riparto delle reti in diversi gruppi, non essendo opportuna, nè quasi possibile, una Società sola per tutte le reti; e questo conveniente riparto non si può, secondo me, effettuare, senza, direi quasi, smembrare la rete delle Meridionali, ripartendo le diverse linee di essa fra diversi gruppi: ciò che non può naturalmente ottenersi, mantenendo in vita la Società attuale.

Oggi, e nelle condizioni in cui si trova la Società delle Meridionali per l'approssimarsi del limite fatale delle lire 15,000 di prodotto lordo, si può nutrire fondata lusinga di poter effettuare il riscatto a condizioni abbastanza vantaggiose e tali che non producano al bilancio dello Stato maggior aggravio dell'attuale. Se ora si modificano le condizioni della concessione, facendo migliori patti alla Società, è indubitato che sarebbe assolutamente preclusa per l'avvenire la via del riscatto, o che almeno non lo si potrebbe effettuare, quando fra qualche anno lo si trovasse opportuno, senza sobbarcarsi a sacrificii molto maggiori.

Ammesso il concetto del riscatto anche delle ferrovie Meridionali, e quindi della libera disponibilità, da parte del Governo, di tutta la rete delle ferrovie italiane, si deve studiare anzitutto quale deve essere il riparto della rete in gruppi, indi determinare le basi su cui debbono fondarsi i contratti d'esercizio. Deve, come già dissi, escludersi *a priori* l'idea di affidare ad una sola Società l'esercizio di tutte le ferrovie italiane. Oggi esse misurano quasi 8,000 chilometri, e basta una ben limitata pratica d'esercizio ferroviario, per comprendere la immensa complicazione del servizio di esse e la quasi assoluta impossibilità di eseguirlo a dovere. Oltre a questa considerazione d'ordine tecnico, debbono far escludere tale idea anche altre gravi considerazioni.

È materialmente impossibile che una Società, per quanto potente, possa dare garanzie sufficienti per la buona conservazione della proprietà ferroviaria. Il valore di tali strade è troppo rilevante, perchè si possano rimettere nelle mani di una qualsiasi Società, senza garanzie materiali, e quand'anche le garanzie morali, offerte dalle persone poste a capo dell'azienda, fossero superiori ad ogni eccezione. Qualunque potesse essere la organizzazione della Società, la regolarità dell'impianto dell'Amministrazione di essa e la pratica dei suoi direttori ed amministratori, potrebbe riuscire ben pericoloso l'affidare pressochè esclusivamente ad essa tutto il servizio dei trasporti nel Regno. Anche nel concetto dell'esercizio governativo delle strade ferrate, noi partivamo dall'idea della divisione della rete in 3 o 4 gruppi; a tanto maggior ragione prendiamo tale idea come fondamento dell'organizzazione dell'esercizio privato di esse.

Le diverse Società esercenti debbono essere affatto indipendenti l'una dall'altra, e più ancora debbono essere indipendenti da qualsiasi altra Società ferroviaria estera. Debbono essere indipendenti l'una dall'altra, affinchè non si presentino, neppure in piccola parte, gli inconvenienti della Società unica; debbono essere assolutamente indipendenti da qualsiasi Società straniera, affinchè non abbia a sorgere neppure il lontano sospetto che possano favorire le linee forestiere a scapito delle nazionali. Un sospetto analogo a quello sorto contro la Società delle ferrovie dell'Alta Italia, che dessa vedesse di mal occhio la linea della Pontebba, immettente nella rete della Rudolfsbahn, perchè concorrente di quella del Semmering di spettanza della Südbahn, e la linea del Cenisio, perchè aumenta la concorrenza che Genova fa a Marsiglia a scapito della ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo, basterebbe a togliere la fiducia che deve regnare fra le Società esercenti e il paese, ed a creare degli attriti, fonte inevitabile di danni al servizio ed al paese (1).

(*) Dobbiamo qui far notare all'egregio Autore che l'accennato *sospetto* deriva da un vecchio pregiudizio, che non potrebbe in ogni caso influire sull'attuale questione.

Quanto alla Società delle Meridionali austriache, se pure fu

L'esame della rete ferroviaria italiana, della sua disposizione, del suo sviluppo attuale e di quello che potrà ricevere in seguito, e del servizio fatto finora dalle diverse Società ferroviarie, mi convince che possa essere opportuno e sufficiente di ripartirla in soli 3 gruppi, di estensione non troppo diversa l'uno dall'altro. Il riparto della rete in gruppi deve soddisfare alle seguenti condizioni:

1° Deve essere soddisfatto nel miglior modo possibile il servizio interno delle singole reti.

2° Devono essere resi facili e comodi i rapporti della Capitale colle diverse provincie.

3° Non devono soffrire incagli i rapporti internazionali.

4° Non si devono portare che le minori possibili alterazioni nelle abitudini e nelle correnti di movimento sviluppatesi pel fatto delle Società preesistenti.

5° I diversi gruppi devono essere fra loro divisi da linee di primaria importanza, aventi già le Stazioni appropriate per tutti quei servigi che si rendono necessarii pel passaggio delle linee dell'una a quelle dell'altra Società.

Non occorrono molte parole per dimostrare la fondatezza delle esposte condizioni. È ben naturale che debbono essere i più facili possibili i rapporti delle diverse provincie colla Capitale del Regno; ma, più ancora di questi rapporti, si debbono, secondo me, curare i rapporti commerciali dei paesi inclusi nei diversi gruppi, e non, come sarebbe a cagione d'esempio, sacrificare le comunicazioni di Milano con Genova in favore di quelle di Milano con Roma — Anche i rapporti internazionali devono essere comodi e facili; e ciò non si potrebbe facilmente ottenere, dividendo fra varie Società le linee che immettono ai passi alpini.

Pel commercio di transito e pel commercio internazionale d'Italia, i punti che si debbono prendere in maggiore considerazione sono evidentemente Genova e Venezia, Torino, Milano, Verona e Bologna. Le comunicazioni di tutti questi centri colla Francia, la Svizzera, la Germania e l'Austria saranno evidentemente più facili, se tutte le ferrovie che mettono ai diversi passi alpini saranno comprese nello stesso gruppo, anzichè essere divise in diversi gruppi. I mezzi di comunicazione, posti dalla natura o dall'industria a disposizione dei diversi paesi, producono costantemente delle correnti di movimento, dei rapporti commerciali e delle abitudini, che devono essere rispettate nell'interesse del paese, anche quando si tratta di costruire, a cagion d'esempio, una nuova ferrovia. Tanto più devono rispettarsi tali abitudini nello stabilire il riparto d'una rete ferroviaria. in diversi gruppi.

È poi evidente che le diverse reti debbono essere fra loro distinte da linee di primaria importanza, aventi le Stazioni già opportunamente disposte pel passaggio da una rete all'altra. Se ciò non fosse, si dovrebbero incontrare delle spese assai gravi per poter ridurre le linee di confine atte al nuovo servizio che dovrebbero prestare. Se, a cagion d'esempio, si volesse dividere la rete dell'Alta Italia in due, prendendo per linea di separazione Piacenza-Milano-Monza-Lecco, non v'ha chi non veda quante spese si renderebbero necessarie e quanti intralci porterebbe simile divisione al commercio di tutta l'Alta Italia.

Seguendo tali concetti, la divisione della rete delle ferrovie italiane in 3 gruppi mi sembra si potrebbe opportunamente effettuare nel modo seguente:

1° Gruppo. — Ferrovie dell'Italia superiore. — Tutte le linee dell'Alta Italia sino alla Genova-Novi-Tortona-Voghera-Piacenza-Bologna-Padova-Venezia, ed esclusa la litorale Ligure.

2° Gruppo. — Ferrovie dell'Italia centrale. — Tutte le linee comprese fra la Genova-Piacenza-Bologna, la Bologna-Foggia, la Foggia-Napoli e la Napoli-Roma, escluse queste ultime due linee, e compresa tutta quella del litorale Ligure sino al confine francese.

3° Gruppo. — Ferrovie dell'Italia meridionale. — Tutte le linee al Sud delle Foggia-Napoli e Napoli-Roma, incluse queste due linee e comprese le linee della Sicilia.

Lo sviluppo delle tre reti, desunto dalla statistica pubblicata a cura del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1875, sarebbe il seguente:

1° Gruppo. — Le Ferrovie esercitate dalla Società dell'Alta Italia nel 1875 misuravano 3379 chilometri, e su questa rete vi erano 47 chilometri di ferrovie in costruzione e 40 chilometri di ferrovie in progetto. A costituire il 1° gruppo proposto devono dedursi dalle linee esercitate dalla Società dell'Alta Italia le seguenti:

Bologna-Pistoia	chil.	98
Genova-Confine francese	»	159
Traversata di Genova	»	3
Genova-Sestri-Spezia	»	89
Firenze-Lucca-Pisa	»	99
Pisa-Spezia	»	76
Avenza-Carrara	»	5
	Totale chil.	529

per cui il primo gruppo sarebbe costituito di 2850 chilometri di ferrovia in esercizio, 47 in costruzione (già in parte aperte all'esercizio negli ultimi mesi) e 40 in progetto, (di cui in gran parte è già iniziata la costruzione); in totale quindi misurerebbe chilometri 2937.

Nelle ferrovie attualmente esercitate dalla Società dell'Alta Italia, e che vengono a costituire il primo gruppo, sono comprese alcune linee appartenenti a Società private, non riscattate quindi dal Governo. Per queste si potrebbero lasciar sussistere i contratti speciali d'esercizio stipulati fra le diverse Società concessionarie e quella dell'Alta Italia, obbligando la nuova Società esercente a rilevarli: ciò che al certo farebbe senza ostacoli.

2° Gruppo. — Il secondo gruppo si comporrebbe delle linee suaccennate, affidate ora per l'esercizio alla Società dell'Alta Italia, e che si dedussero per determinare lo svi-

---

contraria in principio alla costruzione della linea della Pontebba, ciò poteva facilmente credersi, mentre essa era *proprietaria* delle linee austro-italiane, ai cui interessi poteva recar danno la linea pontebbana. Ma, dacchè questa linea è costrutta, non sarà più in facoltà di quella Società il sottrarsi alla naturale situazione che le sarà imposta dalla nuova comunicazione internazionale, e tanto meno potrebbe controoperare alle condizioni speciali che le sarebbero imposte dal Governo pel semplice esercizio di quella linea.

Quanto alla linea del Cenisio, la Società dell'Alta Italia non aveva certo alcun interesse ad osteggiarla, e tutte le difficoltà e contrarietà dipendevano dalla Società francese Parigi-Lione-Mediterraneo, colla quale quella dell'Alta Italia non aveva nulla di comune, e verso la quale anzi mantenne sempre le più attive pratiche per ottenere le reclamate riduzioni di tariffe, come fu già da noi più volte accennato.

Ed a tale proposito, giova ricordare le dichiarazioni fatte dal Direttore generale comm. Amilhau (benchè francese) alla Commissione d'inchiesta industriale in Torino nel novembre 1872, in cui, dopo aver accennato alle pratiche fatte presso la Parigi-Lione-Mediterraneo ed alle reiterate ripulse della medesima, conchiudeva con queste eloquenti parole: « Quando le opere del Gottardo saranno compiute, Marsiglia sconterà certamente il suo trionfo; e vorrei esser vivo ancora, per poter fare in quel giorno un *poscritto* all'ultima lettera della Compagnia francese, con la quale, mi pesa il dirlo, ci mandò un giorno con bel garbo a spasso ».

Tutto ciò non potevamo a meno, per debito di giustizia e d'imparzialità, di contrapporre alle asserzioni dell'egregio professore Loria. (LA RED.).

luppo del 1° gruppo, misuranti in complesso chil. 529
di tutte le linee esercitate dalla Società delle Romane . . . . chil. 1673
meno la Roma-Napoli . . . chil. 262
» la Roma-Frascati . . » 20
» la Cancello-Laura . . » 50
—— » 332
—— » 1341
delle linee Castelbolognese-Ravenna . . chil. 42
» Bologna-Ancona . . . . » 204
» Ancona-Foggia . . . . . » 322
» Pescara-Aquila-Rieti . . . . » 127
—— » 695
Totale chil. 2565

In questo gruppo vi sarebbero inoltre in progetto sulla linea Aquila-Rieti . . chil. 68
e la Termoli-Campobasso-Telese . . . » 125
Sommano —— » 193
per cui esso misurerebbe in complesso . . . chil. 2758

3° Gruppo. — Questo gruppo si comporrebbe di tutte le linee della Società delle Meridionali di . . chil. 1415
meno le linee assegnate al 2° gruppo . . . » 695
Residuano chil. 756
delle linee dell'attuale Società delle Romane, tolte dal 2° gruppo, di . . . . » 332
e delle linee Calabro-Sicule . . . . » 949
In totale chil. 2040

In questo gruppo sono già in costruzione sulla linea Laura-Avellino . . . . . . chil. 24
e sulla rete Calabro-Sicula . . . . » 341
Sommano —— » 365
per cui la rete del 3° gruppo misurerebbe . . chil. 2405

In complesso, quindi, le ferrovie italiane, dedotte alcune poche linee concesse a Società diverse, e le Sarde, verrebbero ripartite nel modo seguente:

	In esercizio	In costruzione	In progetto	Totale
1° gruppo chil.	2850	47	40	2937
2° » »	2565	—	193	2758
3° » »	2040	365	—	2405
Totale chil.	7455	412	233	8100

Un tale riparto mi sembra soddisfi completamente alle suaccennate condizioni e meriti quindi d'essere adottato.

Alla rete dell'Italia superiore si apportano ben lievi modificazioni; resta in massima conservata la disposizione attuale, che fece abbastanza buona prova, per cui le comunicazioni interne della rete e le comunicazioni internazionali non potranno riuscire che migliorate coll'impianto della nuova Società d'esercizio indipendente. Anche le comunicazioni dell'alta Italia con Roma riusciranno assai facili e comode. Le Stazioni di passaggio dal 1° al 2° gruppo sono per tali comunicazioni Genova e Bologna, due delle principali Stazioni del Regno, in cui tutti i servizii a ciò necessarii potranno impiantarsi con tutta regolarità.

La rete dell'Italia centrale viene ad essere più arrotondata; ad essa viene affidata una delle linee internazionali, quella del litorale Ligure, e due linee di comunicazione con Roma, l'una da Firenze e l'altra da Ancona. Sono queste linee a cui è riservato un grande avvenire, e che basteranno al certo a mantenere la rete in buone condizioni. Le Stazioni di confine di questo col 3° gruppo di ferrovie sono Roma e Foggia, Stazioni di notevole importanza, e quindi molto opportune per tutti i servigi occorrenti al passaggio da una rete all'altra.

La rete delle linee Meridionali venne studiata all'intento di fare di Napoli un centro ferroviario importante, rendendo a questa Città quell'influenza, che deve avere e che ha in parte perduto in questi ultimi anni. Prendendo Napoli come centro della rete, si vede che sono in essa comprese le importanti linee Napoli-Roma, Napoli-Foggia, Napoli-Salerno-Potenza-Torremare e la Napoli-Eboli-Reggio, che pure bisognerà, se non subito, in un avvenire non troppo lontano eseguire. È assegnata a questa rete l'importante linea litorale Foggia-Otranto, oltre a tutte le altre linee delle Calabrie e della Sicilia; e senza farsi delle illusioni, credo si possa nutrire fondata lusinga che anche a questa rete è riservato un discreto avvenire.

Dalla disposizione delle diverse reti e dalla natura dei servigi speciali affidati a ciascuna di esse si desume facilmente quale sia la località più appropriata come sede di ciascuna Società esercente. Escludo *a priori* l'idea di porre a Roma la sede di tutte le Società. La configurazione geografica, la storia e le abitudini del nostro paese si oppongono recisamente ad una violenta centralizzazione, e assai gravi sarebbero i danni che da un tal partito proverrebbero specialmente alle provincie settentrionali, a quelle provincie cioè, per le quali, essendo maggiore il commercio e quindi il movimento ferroviario, v'ha maggiore necessità che la Direzione dell'azienda sia il più che è possibile nel centro della rete. Ciò posto, non credo di errare nell'asserire che dovrebbero fissarsi a sede delle tre Società le città di Milano, Firenze e Napoli. In queste città, oltre alla sede delle Società esercenti, dovrebbero istituirsi gli Ufficii governativi, che saranno necessarii pel controllo e pei continui rapporti colle Società; e si potrà mantenere alla Capitale, presso il Ministero, una Direzione generale, da cui dipendano i 3 Ufficii suaccennati, per l'uniformità del servizio e per le disposizioni d'ordine generale.

(Continua) *Ing.* L. Loria.

FERROVIA DI SUPERGA

I.

Il 4 corr., i signori ing. cav. T. Agudio e ing. Paolo Bellani, impresario, presentarono insieme al Municipio di Torino una proposta di Convenzione, corredata da un Capitolato d'appalto e relativi disegni e documenti, per la costruzione a cottimo della ferrovia a sistema funicolare per il colle di Superga.

Il sistema di trazione proposto è analogo a quello testè esperimentato a Lanslebourg. Le due linee si rassomigliano per l'estensione e per l'altezza da superare; però la nuova linea avrà minore pendenza, curvatura più ampia, e raccordamenti meno accentuati, come si convengono ad un servizio regolare pel trasporto di passeggeri.

L'ing. Agudio, istrutto dalle prove sostenute, credette di dover proporre per la costruzione ed esercizio della ferrovia di Superga alcuni perfezionamenti di un carattere essenzialmente pratico, che noi crediamo utile di far conoscere ai nostri lettori.

Egli è vero che l'adozione delle forti pendenze non presenta obbiezioni con questo sistema, sotto il punto di vista della trazione. La difficoltà sta nel provvedere convenientemente a che sia neutralizzata la tendenza che ha l'armamento stradale a scorrere verso il basso. Un ar-

mamento misto di ferro e legno, com'è l'ordinario, male avrebbe corrisposto alle esigenze, e fors'anche nemmeno quello adottato a Lanslebourg.

Penetrato dell'importanza di tal fatto, l'ing. Agudio studiò e propose un armamento completamente metallico, tale da costituire un vero telaio ferreo, che dal piede si estenda sino alla sommità della salita. Questo telaio poi, al quale sono assicurate le rotaie e la doppia dentiera in ferro di Lanslebourg, è fissato alla piattaforma stradale da una serie di palafitte e da opportuni speroni, che faran corpo col medesimo nelle trincee, le quali trovansi intercalate a piccola distanza lungo la linea, in grazia delle condizioni speciali del suo tracciato.

Oltre a questo notevole miglioramento nella costruzione, l'ingegnere sullodato ne propone altri, relativi ai veicoli del convoglio ed alla disposizione meccanica, di cui crediamo egualmente utile tener parola.

A Lanslebourg la macchina di trazione, o locomotore, doveva da sè sola provvedere alla sicurezza nella discesa del convoglio. Il nuovo materiale delle vetture e veicoli della ferrovia di Superga sarà munito, come il locomotore, di un apparecchio speciale di freni, costituito da 4 pignoni dentati in presa colla doppia dentiera; per cui sarà agevole il fermare il convoglio stesso, anche senza il concorso del locomotore.

L'aver poi disposto su questa macchina una piattaforma capace di portare N. 20 posti pei viaggiatori avrà pure un risultato pratico: renderà cioè più dilettevole ed istruttiva la corsa ai passeggeri, mentre risparmierà sovente all'Impresa della ferrovia il trasporto di un veicolo di più.

Anche nella disposizione meccanica del sistema stesso di trazione l'ing. Agudio volle portare un lieve sì, ma utilissimo ritocco, per quanto riguarda il modo di funzionare delle funi. In luogo di applicare le due funi sulle stesse puleggie motrici, per cui si doveva sempre dare il moto ad ambedue le funi ad un tempo, egli separa le dette puleggie, e le rende folli o fisse al medesimo albero motore, secondochè si avrà da rimorchiare un treno semplice di 2 o 3 veicoli, ovvero un treno doppio di 4 o 5 veicoli; nel qual secondo caso soltanto, ambedue le funi agiranno insieme, come nella disposizione di Lanslebourg. Riuscirà così meglio proporzionato lo sviluppo della forza all'importanza del lavoro utile a produrre, come anche saranno minori le riparazioni e più agevoli a farsi sopra una linea funicolare in riposo, mentre l'altra potrà funzionare liberamente.

La Relazione sul progetto, da cui noi ricaviamo questi punti più salienti, ci pone già in grado di apprezzare di quale utile ammaestramento sieno riuscite all'inventore le esperienze di Lanslebourg, essendo state fatte nelle vere proporzioni e condotte con quel senno e con quella accuratezza che gli meritarono tanti encomii. L'applicazione di Superga, che è per così dire il corollario di quelle prove od il coronamento dell'opera, dev'essere desiderata anche dal punto di vista di un grande successo nell'industria ferroviaria.

Nel prossimo numero ragguaglieremo sopra il sistema di motore fisso adottato, sulla spesa presunta per l'esercizio di questa linea e sui beneficii che se ne possono attendere.

LIBERTÀ E MONOPOLIO DELLE FERROVIE

Il grave fatto testè accaduto negli Stati Uniti, ove le Compagnie ferroviarie si accordarono per un aumento radicale ed uniforme delle loro tariffe (come esponemmo nel nostro numero del 3 corrente), c'induce a riprodurre il sunto di una importante discussione, ch'ebbe luogo, poco tempo prima del fatto suddetto, presso la Società di economia politica di Parigi, sotto la presidenza dell'illustre Michele Chevalier.

Il signor L. *Simonin* ha il primo la parola. Rammenta come diverse volte ha avuto occasione di constatare i buoni resultati del regime liberale, adottato agli Stati Uniti riguardo alle ferrovie. Questo paese ha un rete ferroviaria di 125,000 chilom., mentre la Francia, con una popolazione quasi uguale, non ha che 20,000 chilometri di ferrovie.

Le ferrovie americane sono costate meno care di quelle di altri paesi, e specialmente di quelle inglesi e francesi. V'è qualche Compagnia che non dà nessun dividendo, qualche altra ha fatto bancarotta, ma nell'insieme le strade ferrate americane rendono circa quanto le francesi e le inglesi. Anche il prezzo di trasporto dei viaggiatori e delle merci è uguale e spesso inferiore.

La grande libertà lasciata agli organizzatori di ferrovie ha creato dappertutto la concorrenza, la creazione di linee rivali.

L'oratore crede che lo stesso sistema avrebbe molto giovato in Francia; ed a quest'ora, fra le altre, vi sarebbe una ferrovia diretta fra Calais e Marsiglia, che una Società di banchieri si proponeva di costruire senza sovvenzione, e che il Governo non volle permettere.

Il signor Simonin non nega gli abusi che esistono agli Stati Uniti. Sa bene che molte linee si sono unite per rialzare le proprie tariffe, che altre hanno fatto fallimenti scandalosi; ma pure sostiene che il sistema della libertà, in questa materia come in tante altre, è preferibile al sistema del monopolio. Dove si trova una rete così completa ed estesa come agli Stati Uniti? La ferrovia del Pacifico, che unisce i due Oceani ed il bacino del Mississipì a quello del Sacramento, è una delle più lunghe tra le ferrovie esistenti. Essa conta circa 3000 chilometri, è stata costruita in meno di sette anni, dal 1862 al 1869, e sette anni avanti l'epoca fissata, che doveva scadere nel 1876.

Il signor *Maurizio Block* vorrebbe si definisse bene che cosa si deve intendere per libertà ferroviaria agli Stati Uniti. Egli rammenta di aver letto che alcuni Stati, l'Indiana e il Wisconsin p. es., hanno fissato direttamente le tariffe dei trasporti, e gli sembra che tale misura contraddica un poco a questa libertà.

Il signor *Juglar* dice di aver letto nei giornali americani molti lamenti per causa della libera concorrenza. È dunque la nostra una questione complessa: in Francia si si lamenta delle Compagnie privilegiate, per l'aumento delle tariffe; al di là dell'Atlantico si lamentano del ribasso esagerato delle tariffe.

Vediamo ciò che accade in America. In questo momento, quattro grandi Compagnie, per causa della concorrenza, hanno ridotte le proprie tariffe al di sotto del tasso rimuneratore, imponendosi tali perdite per cui dovranno soccombere. Ciò che preoccupa più di tutto è il brusco rialzo di tariffe che coinciderà con questa catastrofe, quando le risorse dei lottatori saranno esaurite (*). Ogni variazione nelle spese di trasporto impaccia il movimento degli affari, anzi impedisce che nasca. Se si si mette in grado di profittare del ribasso, avremo il tempo di goderne? Non sopraggiungerà forse un rialzo, che manderà in fumo le più felici combinazioni? In America queste brusche variazioni non riguardano soltanto le tariffe delle ferrovie, ma anche altri prodotti, e specialmente i metalli preziosi, dacchè il

(*) Qui l'oratore fu veramente profeta. Vedi il succitato nostro numero del 3 corrente. (La Red.)

loro possesso è divenuto un monopolio per causa della sospensione dei pagamenti in valuta metallica.

La concorrenza non è la sola causa dell'insuccesso di molte linee ferroviarie agli Stati Uniti; anche la speculazione vi ha una larga parte. Non si può farsi un'idea della gestione di certi Consigli di amministrazione; pei Direttori non vi è nessun ostacolo, neanche l'assassinio. La ferrovia dell'Eriè è il tipo di questo genere. Il valore delle Azioni, manipolate da mani abituate a servirsi indifferentemente di mezzi onesti e disonesti, varia da 100 a 10. Si immaginano i profitti realizzati da coloro che, essendo alla direzione, producono questi funesti movimenti, e poi, quando tutto è compromesso, si ritirano. Si sono visti tentativi di di tal genere anche in Francia.

Finalmente, un'ultima causa della instabilità della proprietà e dell' esercizio delle strade ferrate agli Stati Uniti è l'intervento degli Stati nel fissare le tariffe al disotto di quelle stabilite nell'atto di concessione, come è avvenuto nell'Indiana e nel Wisconsin.

Gli abusi si possono verificare dappertutto col privilegio, ne abbiamo avuti numerosi esempi in Francia; con la libera concorrenza ne troviamo in Inghilterra e in America. Non vi è un principio assoluto, è una questione di misura: se lo Stato interviene, e interviene sempre, o esercitando una pressione sulle Compagnie, o proteggendole, ciò non accade per limitare la iniziativa individuale, sola sorgente di progresso per le Società, ma per evitare lo sciupio dei capitali, principali strumenti della ricchezza delle nazioni.

Il signor *Victor Deheurle*, ex-sotto-prefetto, vuole particolarmente considerare la questione delle ferrovie in Francia. Vi è un fatto avvenuto in parecchi dipartimenti, di cui vorrebbe avere la spiegazione. Alcuni Consigli generali avevano concesse linee d'interesse locale a Compagnie, che non domandavano sovvenzione nè ai Comuni, nè ai Dipartimenti, nè allo Stato. Si trattava di linee, che non facevano concorrenza in nessun modo ad altre già in esercizio, eppure lo Stato rifiutava il decreto di utilità pubblica. In verità, bisogna sospettare che vi fosse in questo affare qualche mistero. Senza dubbio, l'epoca dei grandi scandali, delle corruzioni amministrative, è passata; ma in questa materia v'è ciò che si dice, e ciò che si pensa senza dirlo.

Osiamo cercare la vera causa, che spiega la funesta ingerenza dello Stato nelle ferrovie dei dipartimenti, e vedremo che è tutta opera dei potenti personaggi che siedono nei Consigli d'amministrazione delle grandi Compagnie.

Queste non sono speculazioni teoriche, ma fatti avvenuti e registrati nei processi verbali delle nostre assemblee provinciali. È evidente che la legge sulle ferrovie d'interesse locale sarà illusoria, finchè ogni nuova intrapresa sarà subordinata al capriccio ministeriale. L'inferiorità chilometrica della rete francese è un male evidente, ed un decentramento amministrativo, largamente applicato, contribuirebbe efficacemente a completare il sistema delle nostre strade ferrate.

Sottommettere tutti i futuri azionisti ad una specie di Consiglio giudiziario, che sarebbe il Ministro dei lavori pubblici, equivarrebbe a risuscitare il vecchio fantasma dello Stato-Provvidenza; e non è in seno alla Società degli economisti che bisogna spender parole per confutare l' errore dello Stato-Provvidenza. Opporre allo stabilimento di nuove strade ferrate il pericolo per lo Stato di essere obbligato a riprendere una linea andata in rovina, sarebbe come mettersi in presenza del sofisma, che ci impedirebbe di uscire in istrada per il timore che ci cada un tegolo sulla testa.

Non vale neanche il dire che la concessione di nuove strade ferrate non renderà nulla allo Stato e diminuirà il valore della nuda proprietà delle vecchie linee; perchè l'interesse dello Stato non va calcolato come l'inventario di un piccolo commerciante, o come il bilancio di una Banca. Si calcola forse il profitto netto e immediato dello Stato quando si decreta l'esecuzione di certi lavori pubblici, come una strada, un canale, o un ponte? Si ha di mira il grande interesse sociale della circolazione, e non un meschino interesse pecuniario. E non si può rifiutare di concedere maggiore autorità, in queste specie di affari, ai Consigli generali e riconoscere che essi possono giudicare dell'utilità pubblica delle strade provinciali, almeno quanto il Ministro il più abile.

Il sig. Clemente Juglar è stato sorpreso anche nel vedere lo Stato rifiutare il suo consenso alla costruzione di certe strade ferrate locali. Eppure lo Stato ha permesso la costruzione di molte di queste piccole linee, che, meno rare eccezioni, non domandano di meglio che essere sgravate del peso che le opprime e comprate dalle grandi Compagnie, di cui aumenterebbero l'onnipotenza.

Il sig. *Emanuele Alglave*, direttore della *Revue Scientifique* e professore di economia politica alla Facoltà di scienze di Lilla, espone il modo di funzionare dei due sistemi opposti, che possono presiedere all'organizzazione delle strade ferrate, e mostra come ognuno di essi abbia inconvenienti propri che è difficile di evitare.

Con la libertà assoluta, ognuno costruisce le ferrovie che vuole, e ciò è di non poco vantaggio pel commercio che ha tariffe moderate; ma all'incontro, siccome ogni Compagnia è padrona delle proprie tariffe, così può rifiutarsi di applicarle a certi speditori. Le piccole linee saranno probabilmente abbandonate, o avranno tariffe esorbitanti.

Col monopolio dello Stato e con le concessioni a grandi Compagnie, si avrà una organizzazione più razionale e più economica. Ma il commercio sarà meno bene servito, e la cura che si metterà a proteggere i vecchi interessi impedirà certamente lo sviluppo dei nuovi.

Ogni paese deve scegliere fra questi due sistemi, secondo le proprie condizioni particolari, senza sperare di evitare tutti gli inconvenienti. Nonostante oggi si lamentano tanto i paesi che hanno la libertà, quanto quelli che hanno il monopolio; e ciò avviene perchè la concorrenza, che deve proteggere il pubblico nel sistema della libertà, è trasformata in una coalizione di Compagnie, che è un monopolio di fatto, più terribile del monopolio di diritto. Col sistema del monopolio poi, il pubblico deve essere protetto dai regolamenti governativi; ma sembra all'oratore che, in Francia, questi regolamenti non siano stati fatti con la prudenza necessaria, perchè ci siamo legati con alcune Compagnie, per mezzo di concessioni secolari e di Convenzioni che rendono lo Stato solidale delle loro perdite e persino della diminuzione di benefizi. Volendo conciliare questi sistemi inconciliabili, spesso non si farebbe che sommare i difetti speciali ad ognuno di essi, come accadrebbe se lo Stato si prendesse la briga di indennizzare tutte le Compagnie disgraziate, che esso ha lasciato sorgere all'ombra della libertà.

Il sig. *A. Bertrand* spiega la lentezza, con la quale si moltiplicano le ferrovie d'interesse locale, con le difficoltà, che incontrano le Compagnie già costituite per ottenere i decreti di utilità pubblica. Se il Governo si è riservato il diritto di accordare la dichiarazione di utilità pubblica delle ferrovie locali, questa è stata una misura di prudenza ed un mezzo di difesa, che tutti troveranno giustificato, quando avremo detto che nel 1872 i Consigli generali hanno concesso più di 20 mila chilometri di ferrovie, di cui un gran numero si dovranno riunire per formare nuove reti parallele e concorrenti alle vecchie linee sovvenzionate dallo Stato; e quando avremo visto il tracciato di qualcuna di queste ferrovie percorrere in *zig-zag* un dipartimento, per poter aprire stazioni in certi determinati punti.

Il sig. *Giuseppe Garnier* non vorrebbe si credesse che manchi in Francia l'iniziativa individuale in questa ed in altre questioni. Tale mancanza d'iniziativa è stata spesso prodotta dall'intervento del Governo e da un eccessivo regolamentarismo amministrativo. Dice che il legislatore dovrebbe cercare di limitare il monopolio, e fa osservare che il suo intervento è necessario, dovendo autorizzare l'espropriazione e fissare le condizioni ai concessionarii. Il legislatore però avrebbe potuto non farsi giudice degli effetti della concorrenza ed autorizzare tutte le intraprese; ma siccome ha creduto di doversi costituire arbitro e protettore, ne è venuto il monopolio. Al monopolio naturale si è aggiunto il monopolio artificiale. In questa materia non v'è poco da fare pei legislatori, che sono spesso anche azionisti, e come tali naturalmente portati a rafforzare il monopolio ed a concedere nuove linee vivamente doman-

date dai loro elettori. La soluzione di queste complicazioni sarà il lavoro della fine del secolo decimonono.

Il sig. *Leopoldo Hervieux* crede che non si possa pensare a sopprimere il monopolio in Francia, perchè, qualora sia bene inteso, gli sembra offra grandi vantaggi.

Se il monopolio non esistesse, difficilmente si costituirebbero Compagnie a cui conceder certe ferrovie. Se esistesse la libera concorrenza, finchè durasse, il prezzo dei trasporti sarebbe eccessivamente ridotto; ma finalmente il concorrente vittorioso, rimasto solo, eleverebbe i prezzi di trasporto in una misura esagerata Col monopolio si evita questo pericolo, perchè si può imporre al concessionario tali tariffe, che sono per lui un *maximum* che non può oltrepassare.

Detto ciò, bisogna riconoscere che, sotto l'impero del monopolio, l'aumento delle ferrovie è in Francia molto lento, e non è inutile di cercare la causa del male. La quale, secondo il sig. Hervieux, consiste nella resistenza, spesso sistematica e sempre invincibile, che lo Stato oppone illegalmente all'esecuzione dei tronchi concessi dai Consigli generali. Per le leggi vigenti in Francia, il decreto di utilità pubblica, che deve susseguire alle concessioni fatte dai Consigli generali, non dovrebbe essere che la constatazione di un fatto; e, in principio, lo Stato non può rifiutarsi di emanarlo, ma in pratica avviene altrimenti.

Le grandi Compagnie vedono spesso di mal occhio la formazione di piccole reti, che, riunendosi in seguito potrebbero prendersi una parte del loro traffico; e impiegano tutta la propria influenza presso l'Amministrazione centrale per impedire che sia emanato il decreto di utilità pubblica e per rendere illusorie le concessioni dei Consigli generali. Quante linee, concesse da alcuni anni a questa parte, non saranno mai eseguite per la mancanza di un tale decreto!

Il sig. *Michele Chevalier*, presidente, dice che, dopo una discussione tanto interessante, è utile notare che, in fin dei conti, la maggior parte degli oratori ha dipinto il sistema della libertà come superiore a quello dei *regolamenti*. La libertà ha i suoi inconvenienti, ma vi sono dei rimedii, che ogni liberale ammetterà senza dubbio. Il sistema della libertà non esclude nè la sorveglianza, nè il controllo; ed ancora meno esclude la responsabilità, che ne è la necessaria conseguenza. La legge può, e deve rendere efficace la responsabilità colle sanzioni penali. — La pubblicità, modo di sorveglianza che non costa niente, è uno degli espedienti più sicuri, ai quali si possa ricorrere per prevenire gli abusi. Se l'Amministrazione pubblicasse ogni anno un rapporto, dove fossero esposti gli accidenti ferroviarii con le loro conseguenze e le altre mancanze delle differenti Compagnie, queste starebbero più in guardia (1). Vi sarebbero da ottenere buoni effetti anche dalla premura che avrebbero i giornali nell'accogliere i lamenti del pubblico.

È dal frutto che si giudica l'albero: parimente è dai risultati che si possono apprezzare i meriti rispettivi del sistema della libertà e di quello del monopolio.

L'esercizio delle ferrovie inglesi riposa sulla libertà; ma non per questo mancano disposizioni legali, che garantiscono la vita dei viaggiatori e l'eguaglianza di trattamento per tutti. La concorrenza vi è ammessa largamente, e forza le Compagnie a non trascurare alcun progresso possibile. Le Compagnie sono libere di fissare l'ora di partenza e di arrivo; il numero, la velocità e la composizione dei treni; ed alle tariffe dei viaggiatori e delle merci il legislatore ha imposto un limite massimo larghissimo, che si può modificare. In Francia tutto è regolamentato, e le Compagnie non possono far nulla senza un permesso speciale. Vi sono in Francia, scrive il Franqueville, 600 funzionarii pubblici, che hanno la missione di sorvegliare e di controllare le nostre Compagnie ferroviarie. In Inghilterra ve ne sono soltanto 4, che pubblicano essi soli molti più rapporti istruttivi sulle ferrovie che non i 600 francesi; perchè le note e i rapporti dei 600 vanno a finire nelle filze del Ministero, da cui non esce mai nulla.

Dove si è giunti, nell'uno e nell'altro paese, coi due sistemi diversi? È la questione da risolversi, e la sola che interessi.

In Inghilterra, i viaggiatori sono meglio serviti che in Francia, e trasportati più velocemente.

Hanno maggiori facilitazioni pei biglietti di ritorno.

La velocità massima dei treni francesi è di 50 a 53 chilometri, quella degli inglesi 60, 65 e più Questa locomozione rapida è alla portata di tutte le classi, mentre in Francia, fino al novembre 1876, era riservata alla prima classe. Quanto al servizio delle merci, chi ha veduto come ha luogo in Inghilterra, non crede ai propri occhi quando arriva in Francia.

In Inghilterra, una distanza come quella da Parigi a Lione sarebbe percorsa dalle merci a piccola velocità nello spazio di un giorno. I centri commerciali e manifatturieri del Mediterraneo hanno bisogno di 11, 12 e 14 giorni per mandare le proprie merci a Parigi: in Inghilterra basterebbero 2 giorni. È evidente che in tal modo si limitano molto gli affari, con danno delle stesse Compagnie. Malgrado ciò, tutti i reclami, che si indirizzano loro, non producono nessun effetto.

I rapporti fra le grandi Compagnie e le piccole lasciano, dice il sig. Chevalier, molto a desiderare in Francia. Il Governo è il loro arbitro, ma non ci sembra molto imparziale.

Gli Inglesi hanno costituito un Tribunale speciale, che è al tempo stesso un Corpo amministrativo, al quale sono deferite tutte le questioni relative all'esercizio delle ferrovie, sia fra le diverse Compagnie, sia fra loro ed i privati. Questo Tribunale giudica senza appello, prontamente, e con piccola spesa.

A proposito delle ferrovie dette d'interesse locale, il sig. Chevalier conviene in ciò che hanno detto gli altri oratori, che cioè i diritti accordati dalla legge ai Consigli generali non sono rispettati. Per dire il vero, questi diritti di fatto non esistono più.

Il danno prodotto ai dipartimenti con questo modo d'agire è in certi casi enorme e deplorevole. Egli conosce un dipartimento, che aveva trattato con una Compagnia solidissima per la costruzione di 300 chilometri di ferrovia a condizioni molto vantaggiose, e che è rimasto privo di questa rete per un'erronea interpretazione data ai termini della legge organica dei Consigli generali. La conclusione, che al sig. Chevalier sembra derivi dalla attuale discussione, è che sarebbe urgente di fare un'inchiesta parlamentare e di sentire tutti gli interessati. Così il legislatore ed il pubblico sarebbero edificati, e si uscirebbe facilmente da ciò che sembra un labirinto. Gli Inglesi hanno fatto 4 o 5 inchieste di questo genere.

Questo voto dell'illustre Chevalier pare che sia stato esaudito. In seguito alle discussioni parlamentari, di cui abbiamo parlato nei precedenti nostri numeri, il Ministro dei lavori pubblici, sig. Christophle, ed alcuni delegati della Camera dei deputati si sono recati, in questi giorni, in Olanda per constatare i risultati del sistema di esercizio ivi seguito.

A proposito di questo viaggio, il *Journal Officiel* ha pubblicato una nota, in cui si legge:

Il Ministro dei lavori pubblici è ritornato ieri (9) a Parigi.

Lo scopo che il Ministro ed i signori Wilson e Waddington, membri della Camera dei deputati, si erano proposto, fu pienamente raggiunto. Essi hanno studiato, sia col Ministro dell'interno dell'Olanda, sia coi direttori e cogl'ingegneri delle varie Compagnie ferroviarie, i due sistemi di costruzione e di esercizio che funzionano colà simultaneamente. Essi hanno veduto ed ammirato le meravigliose opere, che formano da secoli l'onore degl'ingegneri olandesi, e quelle che il genio moderno sta compiendo.

(1) Dobbiamo constatare che questo utile sistema di pubblicità è in uso da molto tempo presso di noi, pubblicando periodicamente il Ministero interessanti statistiche, di cui i giornali ed il pubblico non mancano di occuparsi con cura particolare. (La Red.)

Lo studio fatto, quantunque rapido, non sarà senza utilità pel nostro paese. Una nota speciale, contenente le osservazioni raccolte e redatta in collaborazione da coloro che presero parte a codesto viaggio, sarà in breve pubblicata. A quanto crediamo, essa sarà uno degli elementi più utili per lo studio che devono fare, in questo momento, la Commissione ferroviaria e le due Camere del Parlamento francese.

E noi non mancheremo di ragguagliarne i nostri lettori, per l'interesse che si connette alla stessa questione in Italia.

Nostre Corrispondenze

Roma, 16 gennaio.

Gli è sino dall'anno 1864 che buon numero di possidenti e capitalisti, avendo a cuore l'incremento commerciale del proprio territorio, cioè l'attuale circondario ed in allora provincia di Viterbo, chiesero ed ottennero dal cessato Governo pontificio la nomina di una Commissione di ingegneri per istudiare un progetto di strada ferrata, affine di congiungere Viterbo, fissato come punto di partenza alle linee arteriali circostanti, in corso di costruzione a quel tempo. E vennero rilevati, sotto la direzione dell'ispettore cav. Betocchi, quattro diversi disegni, lasciando così largo campo a giudicare quale si fosse addimostrato più vantaggioso. Ma, tra perchè questa molteplicità di progetti, utile per un verso, produsse dall'altro l'imbarazzo della scelta, avendo necessariamente gl'interessi municipali o particolari dei paesi attraversati creato per ognuno dei citati progetti un gruppo di fautori; e tra per altre infinite ragioni, delle quali non approderebbe a nulla fare qui parola, la questione delle ferrovie Viterbesi è ancora insoluta dopo tanti anni. Riposta al presente sul tappeto, l'on. Zanardelli si recò avantieri a visitarne le località, come avrete visto annunziato dai giornali; e sembra che tra le linee studiate goda oggi maggior favore la congiunzione di Viterbo ad est colla Senese, e ad ovest colla Maremmana sotto Corneto. Ho anzi ragione di credere siano state riprese trattative altra volta già molto inoltrate, e s'abbiano con ogni probabilità a condurre felicemente a termine, dopo le massime di concorso già stabilite, sia dal Governo che dalla Provincia di Roma e dai Comuni interessati. Conviene aggiungere che, essendosi portata la linea Senese sulla destra del Tevere, rimasero diminuite assai le difficoltà della costruzione e la spesa per unirvi Viterbo, perchè scomparsa la necessità d'un ponte sul Tevere medesimo, opera d'arte di molto rilievo. —

Un'altra Provincia, che da tanti anni aspira e sospira di potere collegarsi ferroviariamente colle reti vicine, la provincia di Campobasso, sembra altresì essersi collocata sulla via d'un successo più sicuro e più prossimo, collo studiare un nuovo tracciato di congiungimento da Foggia per Campobasso, ad Isernia, o Caianello, o Presenzano, anzichè insistere ostinatamente per l'esecuzione della difficilissima linea Termoli-Campobasso-Benevento. —

L'ultimo numero del *Monitore* accennava, nelle sue *informazioni particolari*, ad una prossima conferenza da tenersi relativamente alla linea Pontebbana, tra delegati del Governo italiano e del Governo austriaco. Confermando pienamente la notizia, vi aggiungerò del mio che, essendosi già da parte nostra compilati ed approvati i progetti dell'intera linea sino a Pontebba, urge di stabilire d'accordo il punto di congiungimento colla linea che metterà ai nostri confini dal vicino Stato. Il delegato italiano, come avete annunciato, sarà l'ispettore comm. Biglia, ma non è stabilito ancora se il convegno avrà luogo ai primi del prossimo febbraio o un po' più tardi. —

Ciò dipenderà essenzialmente dalla precedenza o posposizione, che lo stesso ispettore Biglia dovrà dare, per volontà del Ministero, ad un altro incarico a lui affidato. Egli dovrà recarsi a Genova per riesaminare i diversi progetti, insieme coll'ispettore comm. Parodi, col comm. Massa Direttore generale dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, e col Commissario cav. Bussi, e stabilire definitivamente il miglior tracciato per mettere in comunicazione le due Stazioni marittime di Genova con Sampierdarena. (V. più sotto le nostre *Informazioni*).

L'art. 4° della Convenzione 11 aprile 1876, tra il Governo del Re ed il defunto Duca di Galliera, prescrive bensì che l'anzidetta comunicazione sarà aperta, mediante una nuova galleria in curva, raccordata coll'attuale galleria di S. Benigno e coi binarii stabiliti sulle calate del porto; ma aggiunge che, quando l'esperienza dimostrasse che la detta comunicazione fosse insufficiente al bisogno (locchè appunto si sostiene da molti sin d'ora), sarà aperta una nuova galleria, sia sottopassando la cava della Chiappella, sia in altro punto egualmente adatto allo scopo. —

Frattanto la bontà del Mediterraneo avendolo consentito, l'ispettore Parodi potè ultimare sollecitamente quelle tali nuove sezioni del suddetto porto, di cui vi parlai nelle mie precedenti corrispondenze, e la Commissione del Consiglio superiore si affrettò, alla sua volta, a prepararne la relazione. Di maniera che oggi stesso il detto Consiglio è convocato in seduta straordinaria per pronunciarsi definitivamente sul progetto complessivo di dettaglio. —

Termino col comunicarvi una primizia, la nuova circoscrizione delle Ispezioni dei dodici Circoli pel 1877, stabilita con decreto ministeriale fresco fresco.

Gli Ispettori furono destinati come segue:

Il cav. prof. Ferrucci Antonio, in surrogazione del cav. Bompiani, per le provincie di Alessandria, Cuneo, Genova (esclusi i lavori marittimi), Novara, Porto Maurizio e Torino.

Il cav. Corvetto Giovanni, per le provincie di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Milano, Pavia, Piacenza, Sondrio: gli venne conservato il medesimo Circolo del 1876.

Il cav. Bompiani Gaetano, in surrogazione del cav. Baccanello, per le provincie di Bologna, Ferrara, Modena, Parma, Ravenna e Reggio Emilia.

Il cav. Baccanello Giuseppe, in surrogazione del comm. Cavalletto collocato a riposo, per le provincie di Belluno, Treviso, Udine e Venezia.

Il cav. Rappaccioli, conservando il suo primitivo Circolo, per le provincie di Mantova, Padova, Rovigo, Verona e Vicenza.

Il cav. Imperatori Gioachino, mutando il proprio Circolo con quello del cav. Ponzo, per le provincie di Aquila, Ascoli, Chieti, Perugia e Teramo.

Il cav. Correnti Annibale, conservando il proprio Circolo, per le provincie di Cagliari, Livorno, Lucca, Massa, Carrara, Pisa, Sassari e Siena.

Il cav. Belluomo Carlo, conservando il proprio Circolo, per le provincie di Ancona, Arezzo, Firenze, Forlì, Macerata e Pesaro.

Il comm. Palmieri Giuseppe, conservando il proprio Circolo, per le provincie di Avellino, Bari, Benevento, Campobasso, Foggia e Lecce.

Il cav. Ponzo Carlo, per le provincie di Catanzaro, Cosenza, Potenza, Reggio Calabria e Salerno.

Il cav. Brizio Giuseppe, in surrogazione del comm. Baggiani, per le provincie di Catania, Caltanissetta, Girgenti, Messina, Palermo, Siracusa e Trapani.

Il comm. Baccarini Alfredo, in surrogazione del comm. Brauzzo, per le provincie di Caserta, Grosseto, Napoli e Roma.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci consta che la Società per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, la quale ha già compilato due progetti per istabilire una nuova comunicazione tra

S. Pier d'Arena e la calata di S. Benigno in Genova, ha ora elaborato un terzo progetto per lo stesso scopo.

Ed è appunto per l'esame di questi tre progetti, che venne opportunamente nominata dal Ministero una Commissione, la quale si riunirà tra pochi giorni in Genova, composta dei signori ing. Parodi, Biglia e Bussi, e del Direttore generale dell'esercizio commendatore Massa. (*Vedi nostra Corrispondenza da Roma*).

Noi facciamo voti perchè, dietro l'esame dei detti progetti, il Governo deliberi al più presto sulla scelta e proceda all'esecuzione di un lavoro che, mentre si coordina al progetto di generale sistemazione del porto, potrà compiersi in un tempo relativamente breve, offrendo un mezzo pronto ed efficace per facilitare la manipolazione delle merci, tanto in arrivo che in partenza, e togliere così la cagione principale dei molteplici lagni del Commercio genovese.

Come avevamo già fatto presentire, siamo ora informati che pel giorno 28 corr. il tratto ferroviario da Badìa a Legnago sarà in pronto per la consueta visita di ricognizione, nella quale saranno rappresentati il Governo e la Società per le ferrovie dell'Alta Italia. Non insorgendo difficoltà, come si ha ogni ragione di credere, l'apertura dell'esercizio potrà seguire immediatamente.

Sappiamo che per parte della Società dell'Alta Italia venne testè ultimato lo studio del progetto definitivo per la Stazione internazionale a Ventimiglia, e ch'esso verrà in questi giorni presentato all'approvazione governativa.

Avendo il Consiglio superiore dei lavori pubblici dato un voto favorevole al progetto del ponte sull'Oglio per la linea Treviglio-Rovato, sappiamo che la Società per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia ha disposto perchè senza indugio venga posto mano ai lavori.

Ci scrivono da Firenze che oggi ha luogo in quella città una riunione dei rappresentanti delle tre Società ferroviarie, dell'Alta Italia, Meridionali e Romane, col concorso di delegati del Ministero della guerra, allo scopo di fare uno studio speciale degli orarii delle strade ferrate del Regno da un punto di vista esclusivamente militare, e destinato a completare i corsi d'istruzione militare, che, com'è noto, sono istituiti da parecchi anni presso le dette Società.

Il nostro corrispondente romano ci scrive all'ultima ora, che la Direzione generale delle strade ferrate sta esaminando alcune modificazioni d'orario, proposte dalle varie Società in seguito al ricevutone invito. Si tende soprattutto, a quanto credesi, a migliorare le condizioni di viaggio sulle linee di Savona, di Torino-Cuneo-Mondovì, di Pisa-Roma per la Maremmana, e di Napoli-Roma, mediante la creazione di un convoglio parlamentare in partenza da Napoli alle ore 7 del mattino.

Il Comitato di liquidazione e sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia, nella seduta del 5 corr., approvando la proposta del Direttore generale Comm. Massa, ha nominato:

Ingegnere in capo della manutenzione e dei lavori il sig. cav. Saule Mantegazza, già Ingegnere di divisione, Capo degli Ufficii centrali del materiale fisso; e

Capo degli Uffici centrali del Servizio della manutenzione e dei lavori il sig. ing. Cav. Oscar Poli, già Capo Controllo dei lavori.

L'ing. Orazio Chiazzari, ispettore principale del materiale delle Ferrovie dell'Alta Italia, ha testè pubblicato una sua Memoria sopra un *Nuovo sistema di alimentare le caldaie delle locomotive*.

Il difficile ed importante problema venne da lui studiato con una notevole profondità di cognizioni nella parte teorica, ed è avvalorato da molte osservazioni pratiche, che quel distinto funzionario potè fare nei diversi posti che ha coperto presso l'Amministrazione ferroviaria.

Pubblichiamo questo cenno, non tanto per tributare un dovuto elogio all'autore di detta Memoria, quanto per segnalare il suo lavoro a coloro che si occupano di proposito di tali materie.

Dall'egregio sig. cav. Carlo Prato, Capo del Controllo dei prodotti delle Ferrovie Meridionali, ci venne gentilmente trasmesso un esemplare di un interessante opuscolo, testè pubblicato da quella Direzione dell'esercizio, e contenente il nome di tutte le Stazioni ferroviarie italiane, colla indicazione delle Società a cui appartengono e del tronco di linea su cui si trovano; come pure il nome delle Stazioni sui laghi Maggiore, di Garda e di Como.

Vi sono pure indicati i servizii ai quali sono abilitate le Stazioni delle Ferrovie Meridionali, dell'Alta Italia e Romane ammesse fra loro al servizio cumulativo; con eguale indicazione per le Stazioni siciliane e del lago Maggiore.

É un'opportuna pubblicazione, destinata ad uso del personale ferroviario e del Commercio per la compilazione dei documenti di trasporto delle merci a grande e piccola velocità. E noi crediamo di doverne tributar lode alla Direzione dell'esercizio delle suddette Ferrovie ed a chi ha compiuto un lavoro così diligente e proficuo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Come ci aveva preannunciato il nostro corrispondente da Roma, il 15 corr. il Consiglio delle strade ferrate Romane si riunì in Firenze per discutere sulla opportunità di pratiche, che eventualmente fossero da farsi presso il Ministero nell'interesse sociale.

Ora dai giornali fiorentini rileviamo che il Consiglio stesso ha nominata nel suo seno una Commissione, la quale, tenuta ferma la Convenzione del riscatto, tratti col Governo nell'interesse degli Azionisti, relativamente all'esercizio della rete sociale.

Ferrovie Venete — Il *Giornale di Padova* dice che quella Deputazione provinciale, preoccupatasi nella seduta del 5 corrente, e discusso sulla eventualità che possa non essere contemporanea l'apertura delle due linee ferroviarie Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, nella seduta stessa deliberò d'indirizzare rappresentanza al Comitato permanente consorziale, allo scopo che, qualunque sia l'ordine di progressione dei lavori, l'apertura dei due tronchi segua contemporaneamente, a termini del contratto.

— Lo stesso giornale dice che, ad iniziativa del cav. Baffo, sindaco di Chioggia, doveva aver luogo in Piove, il 16 corr., una conferenza di sindaci per concretare le pratiche relative alla ferrovia Monselice-Piove-Adria, e Monselice-Conselve-Chioggia.

Ferrovia Treviso-Belluno. — Da Belluno, 7, scrivono alla *Perseveranza*:

Il Consorzio proposto fra Treviso e Belluno per la fer-

rovia è stato accolto ad unanimità di voti dal Consiglio provinciale di qui, ed ebbe pure un'adesione quasi piena dal Consiglio comunale di Treviso. Non hanno ancora votato gli altri Comuni interessati, nè quel Consiglio provinciale. Per quanto so, vengono accampate delle difficoltà per l'ammontare della spesa e per la responsabilità finanziaria cui si sobbarcano questi Corpi, nell'accettare il Consorzio e domandando la concessione per proprio conto. Ma la spesa non si può dire superiore alle forze, e le probabilità avvenire sono tutte a favore dell'impresa; cosicchè è da ritenere che le adesioni verranno. Inciampi di altra specie provengono dai sostenitori di una linea da Conegliano a Belluno per Vittorio, della quale sta redigendo il progetto l'on. Gabelli. Egli ha fatto intanto una relazione, in cui non solo preferisce questa linea, ma critica acerbamente il progetto della linea per Feltre, che fu fatto dal Tatti.

— Scrivono poi da Vittorio alla *Gazzetta di Venezia* che, la sera del 12, quel Consiglio comunale tenne una seduta straordinaria per trattare sull'argomento della ferrovia Conegliano-Belluno, e che vi assisteva pure l'ing. Gabelli, il quale cercò dimostrare i gravi ostacoli che potrebbero accumularsi per la strada completa fino a Belluno, e che intanto uno sarebbe superato colla sollecita costruzione del tronco Conegliano-Vittorio.

Ma la discussione e relativa deliberazione venne prorogata a giovedì 18 corrente.

Ferrovia Parma-Spezia. — Scrivono da Roma, 10, alla *Lombardia:*

Mi consta che sono molto innanzi gli studii che un apposito drappello di ingegneri sta facendo sulla futura linea ferroviaria Parma-Spezia. S'io male non m'appongo, quegli studii si fanno a spese del banchiere Reinach di Parigi, che probabilmente diventerà il concessionario della linea anzidetta.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — Il *Diritto* di lunedì pubblica la seguente smentita, che corrisponde alla riserva da noi fatta nel precedente numero:

Alcuni giornali annunziarono che il Ministero dei lavori pubblici ha dichiarato decaduti dai loro diritti i concessionarii della ferrovia Parma-Brescia. Siamo autorizzati a dichiarare che questa notizia non ha nessun fondamento di verità.

Ippoferrovia Milano-Saronno — Leggiamo nel *Corriere del Lario*, del 13 corrente:

La costruzione della strada ferrata a cavalli Milano-Saronno-Tradate interessando moltissimo parecchi importanti Comuni di questa provincia, ci affrettiamo a pubblicare che la Compagnia ha già costrutto il tronco che, partendo dal piazzale dell'Arco della pace in Milano, arriva a Musocco, e che ha di già in pronto tutti i materiali per la costruzione sino a Saronno. Crediamo che non vorrà arrestarsi a Saronno; anzi, se le nostre notizie sono esatte, queste ci assicurerebbero che la Compagnia intende spingere la ferrovia sino a Vedano, ove incomincia la discesa sino al fiume Olona e la salita dall'altra parte della costa della Marcolina; da Marrone si rannoderebbe a Varese con un servizio di vetture. Auguriamo poi che sia presto migliorata la costa della Marcolina, come è stato deliberato da questo Consiglio provinciale.

Ippoferrovie in Roma — La *Libertà*, del 14 corrente, dice che la Società concessionaria della ferrovia a cavalli da Roma a Tivoli ha chiesto al Municipio l'autorizzazione di poter continuare questa ferrovia entro la città, cioè da Porta S. Lorenzo alle Terme Diocleziane (Piazza di Termini). Il Sindaco ne ha fatto una proposta formale al Consiglio, colla quale s'invita il Consiglio a concedere quest'autorizzazione, sotto alcune speciali condizioni. Tra queste vi ha quella, che la Società si obblighi a trasportare, mediante modica tassa, i viaggiatori dalla Piazza di Termini al Campo Verano, dove tutti i convogli dovranno fare una breve fermata.

In una delle prossime sedute, la proposta della Giunta verrà discussa dal Consiglio, essendo già stata distribuita ai signori consiglieri la relazione del Sindaco.

Ippoferrovia in Genova. — Sabbato scorso è stato firmato il contratto tra il Municipio di Genova e la Società generale dei *Tramways* per l'esercizio in Genova di una ferrovia a cavalli, che si protenderebbe sino a Pontedecimo ed a Voltri.

Ferrovia Ivrea-Aosta — Nella seduta del 12 corrente, la Giunta municipale di Torino propose al Consiglio comunale di accordare la somma di mezzo milione di lire per sussidio alla costruzione della progettata ferrovia da Ivrea ad Aosta, da pagarsi ad opera compiuta.

La discussione fu molto animata, combattendo alcuni consiglieri la proposta della Giunta, come estranea agl'interessi municipali di Torino. — Valperga di Masino appoggiò la proposta, perchè risponde a tre utili, non di Stato o Provincia, ma della città di Torino. Si apre facile e rapida comunicazione con una regione, le cui ricchezze minerarie sono come inesplorate, e si dà ai produttori torinesi un nuovo mercato di materie prime ed un nuovo sbocco di prodotti. Si combattono certe velleità dei valligiani di cercar altro centro amministrativo. Si agevolano gli studii per l'apertura d'un varco delle Alpi vicino a Torino, che menomerebbe i danni che può recarle l'apertura della ferrovia del Gottardo. L'interesse municipale esige quindi che si accordi il concorso.

Noli non crede contestabili l'utilità, la necessità e l'opportunità per Torino di concorrere alla costruzione di questa ferrovia. Nè sarebbe questa la prima volta che il Consiglio acconsentirebbe a sacrifizii per interessi che non riflettono direttamente Torino, ma tutto il paese, tutta l'Italia. Il Consiglio non può essere insensibile alle considerazioni d'importanza politico-militare di questa linea.

La strada da Ivrea ad Aosta pel Jouvet, specialmente nella stagione invernale, è molto malagevole; ed è solo col mezzo di una ferrovia che si potrebbe rapidamente concentrare nei valichi della vallata un nerbo di truppe per respingere un'invasione nemica, il cui primo obbiettivo sarebbe l'occupazione di Torino.

La questione del valico delle Alpi, in ispecie dal Monte Bianco, è attentamente studiata in Francia; già si presentarono progetti, fra i quali primeggia quello del compianto ingegnere Stamm. La soluzione del problema sarà resa più facile e più favorevole a Torino, se si presenti fin d'ora la possibilità d'un raccordo ferroviario per la Valle d'Aosta.

Spantigati dice che in Parlamento sostenne, per interesse generale, le proposte favorevoli alla costruzione di questa ferrovia; e le sosterrà in Consiglio comunale nell'interesse di Torino, interesse indubbio, e che da sè stesso, senza dimostrazioni, si palesa. Per costrurre la linea occorre un generoso concorso del Governo, che non si potrebbe efficacemente chiedere, ove si mettesse oggi in dubbio l'utilità di essa.

Dopo ciò, la proposta della Giunta per il concorso di 500 mila lire, messa ai voti, venne approvata alla quasi unanimità.

— La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 10 corrente, approvò i verbali con cui dai Consigli comunali di Verrès e Cogne venne deliberato un sussidio per la costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta.

Facilitazioni ferroviarie agli scolari — Come fu già annunciato, il Ministero dei lavori pubblici, sollecitato da quello dell'istruzione pubblica, ha convenuto colle Società ferroviarie quanto segue: Agli alunni ed al personale direttivo ed insegnante dai Collegi, Convitti, Scuole di applicazione, di agronomia, Istituti tecnici, Licei ed altri istituti di educazione ed istruzione governativi o riconosciuti dallo Stato, come pure alle persone di servizio degli istitnti medesimi, cominciando dal 1° gennaio corrente, è accordato sulle ferrovie e sui laghi Maggiore e di Garda il ribasso del 30 per cento sul prezzo ordinario di 1ª, 2ª e 3ª classe, tutte le volte che gli allievi, per motivo d'istruzione o per gite di piacere, viaggino in corpo, accompagnati dai superiori e siano in numero non minore

di dodici, compresi i superiori e le persone di servizio, o paghino per tal numero.

La stessa riduzione è pure concessa alle allieve ed al personale degli istituti femminili governativi o riconosciuti dallo Stato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il prospetto presentato dal Dipartimento delle ferrovie sull'andamento dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine del 1876 reca le cifre seguenti:

	Progresso ai due imbocchi in novembre metri	Progresso ai due imbocchi in dicembre metri	Stato alla fine di novembre metri	Stato alla fine di dicembre metri
Galleria di direzione	172.2	185.6	7250.5	7436.1
Allargam. della stessa	219.8	169.8	4937.4	5107.2
Calotta	143.3	151.2	3676.8	3828
Strozzo	125.1	103.9	2681 6	2785.5
Vôlta	156.2	121	2798	2919
Piedritti	94.9	125.2	2187.2	2312.4
Compimento del tunnel con canale di scolo e nicchie	46	4	725	729

Secondo il preventivo dei lavori, furono costruiti

	in più metri	in meno metri
Galleria di direzione	—	78.5
Allargamento della stessa	12.2	—
Calotta	—	1199
Strozzo	—	833
Vôlta	—	1167.9
Piedritti	—	1284.7
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	—	2266

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu di m. 17.70 dal lato di Göschenen, e di m. 22 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 39.70, cioè m. 5.67 in media giornaliera.

— La *Gazzetta Ticinese* scrive:

Gli Stati sovvenzionanti dell'impresa del Gottardo hanno dichiarato di aderire alla proposta fatta lo scorso anno dalla Commissione di verifica, che l'ispezione annuale dei lavori, a causa della stagione, abbia luogo al principio del mese di settembre, invece del mese di ottobre. Questa risposta è una prova che, da parte dell'Italia e della Germania, non si è disposti a lasciar cadere l'impresa. — Il Consiglio federale pubblicherà a giorni il programma per il prossimo anno di lavoro.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale aveva aumentato la cauzione, che per la nuova Società ferroviaria Berna-Lucerna, a tenore dell'art. 19 del Capitolato d'appalto, era stata ridotta a franchi 150,000 per poter adire all'asta della linea Berna-Lucerna, ad un milione di franchi, colla condizione che questa cauzione dovesse essere versata almeno due giorni prima, perchè la detta Società potesse adire all'asta. Per il caso poi che la linea fosse stata deliberata a detta Società, questa doveva sempre presentare un attestato di possedere i mezzi finanziarii sufficienti, prima della definitiva concessione.

— Un telegramma da Berna, 15, reca:

Dopo un'ora che durò l'asta, la ferrovia Berna-Lucerna venne aggiudicata allo Stato di Berna per la somma di 8 milioni, 475 mila fr. La Società per azioni è rimasta agli 8 milloni, 450 mila fr.

Linee delle Valli ticinesi — Il movimento sui tronchi ferroviarii ticinesi nel passato mese di dicembre fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Numero delle persone trasportate 15, 600 (1875: 23, 011), introito fr. 14,100 (franchi 19,507. 83); merce trasportata tonn. 2270 (tonn. 3125), introito fr. 9500 (fr. 11,743. 60); introito complessivo fr. 23,600 (fr. 31,251. 43), ossia in media per chilometro fr. 575. 61 (fr. 762. 23).

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri): Numero delle persone trasportate 18,800 (1875: 23,955), introito fr. 13, 000 (fr. 12,337. 82); merce trasportata tonn. 1155 (tonn. 583), introito fr. 3100 (fr. 1499. 50); introito complessivo fr. 16,000 (13,837. 32), ossia in media per chilometro franchi 619,23 (fr. 532, 20).

Il movimento totale poi durante lo scorso anno, ammesse però le cifre approssimative per i resultati ottenuti negli ultimi tre mesi del 1876, dà il seguente risultato:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno: Persone trasportate 264,447 (1875; 322,762), introito franchi 266,310. 32 (franchi 292,511. 58); merce trasportata tonnell. 30,478 (tonnell. 32,085), introito franchi 118,005. 48 (fr. 110.576. 30); introito complessivo fr. 384,315. 80 (fr. 403,087. 88), ossia in media per chilom. fr. 9373. 55 (fr. 9831. 41).

Tronco Lugano-Chiasso: Persone trasportate 278,173 (1875: 305,968), introito fr. 193,062. 17 (franchi 201,371. 78); merce trasportata tonn. 9411 (tonn. 6088), introito fr. 28,611. 20 (franchi 16,269. 29); introito complessivo franchi 221,673. 37 (fr. 217,640. 98), ossia in media per chilometro fr. 8527. 90 (fr. 8370,81).

Ferrovia del Sempione. — La Società della ferrovia del Sempione ha risolto, secondo la *Gazzetta del Vallese*, di emettere presso le due Banche vallesane un prestito di 8 milioni; e questa somma sarà destinata al compimento della ferrovia fino ai piedi del Sempione.

Ferrovie francesi — Una legge del 23 marzo 1874 concedeva alla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo la linea da Collonges ad Annemasse (33 chil.). Annemasse, com'è noto, si trova al confine francese nel dipartimento dell Alta-Savoja, di fronte a Ginevra. Si desiderò poi di veder quella linea prolungarsi, per Thonon, sino a Saint-Gingolph, per servire alla riva sinistra del lago di Lemano. Secondo una lettera del ministro Christophle al signor Folliet, deputato dell'Alta-Savoia, il progetto definitivo del tracciato e dei movimenti di terra della sezione da Collonges ad Annemasse, è stato già approvato il 22 gennaio 1876, ed ora si sta occupandosi dell' inchiesta relativa alle Stazioni. La Compagnia ha già cominciato ad acquistare i terreni ed intraprese le fondazioni del viadotto sul Rodano, all'uscita del tunnel del Credo; ed essa assicura che farà tutti gli sforzi per soddisfare ai voti di quelle popolazioni.

Quanto al progetto definitivo della piccola sezione da Thonon ad Evian, la Compagnia medesima ne annuncia l'invio, facendo notare che questa costruzione richiederà molto minor tempo di quella del viadotto del Rodano, ch'è l'opera più importante di tutta la linea.

Infine, per quanto riguarda il tronco destinato a congiungere Evian a Saint-Gingolph, la Compagnia fa osservare che questo prolungamento non offrirà alcun interesse, finchè la Svizzera non istudierà sul suo territorio e non si porrà in grado di eseguire il tronco da Saint-Gingolph al Bouveret, che riunirebbe la linea savoiarda alla linea che risale il Vallese.

Il ministro Christophle ha pregato il suo collega degli esteri di voler trattare su ciò col Governo federale.

Ferrovie belghe — Col 1.° corr., si è costituito un Sindacato per l'esercizio della rete delle ferrovie delle Fiandre.

A questo Sindacato hanno fatto adesione le linee seguenti: Fiandra Occidentale; Lichtervelde-Furnes; Furnes-Dunkerque; Ostenda-Armentières; Ovest del Belgio; Bruges-Blankenberghe-Heyst; Gand-Terneuzen; Lokeren-Selzaete; Anversa-Eccloo.

La direzione dell'amministrazione centrale venne affidata al sig. Mazy, già capo del servizio delle ferrovie dello Stato.

Ferrovie austriache. — Leggiamo nei fogli austriaci:

Il 22 corr. la Camera dei deputati riprenderà le sue sedute. Si attende la presentazione di alcuni importanti rap-

porti della Commissione finanziaria, fra i quali quello del dep. Dr. Herbst sul progetto di legge relativo alla separazione delle reti della Südbahn e quello. del dep. Schwab sulla tariffa massima per le ferrovie.

Ferrovie tedesche — Da Monaco, 12, scrivono alla *Perseveranza*:

La cavalleria viene nuovamente armata con carabine e pistole di nuovo modello, come pure si organizzano i battaglioni dei pontonieri e quello ferroviario. In questi battaglioni non possono essere comandati uomini che non abbiano una professione. Il battaglione dei pontonieri ha un effettivo di 495 uomini, senza gli ufficiali: cioè 120 barcaiuoli, 108 falegnami, 61 minatori, 25 guastatori, 17 fabbri-ferraj, 22 maniscalchi, 16 muratori, 16 scalpellini, 16 lavoratori in latta, 24 che conoscano il basso servizio telegrafico, 18 sellaj, 8 funaioli, 8 sarti, 6 tecnici, 5 macellaj, e finalmente 10 calzolaj. Le Compagnie ferroviarie sono composte di 126 soldati, oltre l'ufficialità: cioè di 26 falegnami, 8 minatori, 4 guastatori, 12 fabbri-ferraj, 8 lavoratori in rame; e l'alto personale si deve comporre di quelli che sono in servizio delle ferrovie: gli ufficiali sono tolti dagli impiegati superiori delle medesime.

Fu pure istituito un Corpo sanitario ferroviario, con sedi stabili nelle varie Stazioni. Tra la nostra città e la Stazione di Pessing fu posto un apparato telegrafico, col quale ogni guardia ferroviaria può telegrafare alle Stazioni vicine; ed il Governo nostro, dietro iniziativa del Ministro della guerra, pensa di porre tale apparato a tutte le ferrovie — e tutto ciò pel militare.

Un ordine del Ministro della guerra stabilisce che tutti gli impiegati ferroviarii, appartenenti alle riserve o alla landwehr, abbiano, in caso di mobilizzazione, ad appartenere al Corpo militare ferroviario mobile. Completato questo, gli altri debbono restare in servizio nelle rispettive Stazioni ove si trovavano, però sotto gli ordini immediati del comandante militare. Anche le nomine dei medici delle rispettive Stazioni avranno luogo entro il corrente mese; gli stessi, in caso di mobilizzazione, dovranno assumere la direzione degli Ospitali ferroviarii.

Ferrovie spagnuole — La *Gaceta* del 6 corr. ha pubblicato parecchie leggi: 1.° concessione alla Compagnia d'Aranjuez a Cuenca di una proroga di tre anni pel compimento dei lavori di questa linea, ed autorizzazione a stabilire la sua testa di linea a Madrid; 2.° autorizzazione a sostituire la linea di Villalva a Segovia con altra che, partendo da un punto qualunque della linea da Madrid a Valladolid, termini a Segovia; 3.° concessione della proroga di un anno pel compimento dei lavori della linea da Mollet a Caldas de Montbuig; 4.° finalmente concessione di una proroga di 2 anni pel compimento dei lavori delle linee da Madrid a Malpartida, da Placencia e da Merida a Siviglia.

Ferrovie americane — A San Francisco di California si sta studiando il progetto di una ferrovia che, partendo da quella città, passi per la California meridionale, il Messico, gli Stati dell'America centrale, l'America del Sud per Valparaiso o la Concezione, fino a Buenos-Ayres. La linea principale passerebbe dal forte Yuma, sul Colorado, che sarebbe la prima stazione importante, traverserebbe Senora e Sinaloa fino a Mazatlan, porto sulle coste del Pacifico. Di là a Tehuantepec, dove termina una delle linee del canale che deve riunire il Pacifico all'Atlantico. Da Tehuantepec la linea passerebbe per gli Stati di Guatimala, San Salvador, Honduras e Costa Rica, e traversando le Cordigliere, fino al Panama. Dal Panama a Lima, e di là al Valparaiso o alla Concezione, da dove traversando la Ande, si spingerebbe fino a Buenos-Ayres.

Questa ferrovia, passando dalla Concezione, sarebbe lunga circa 10,000 chil., e dalla parte di Valparaiso 11,166 ch. e mezzo. A questi si dovrebbero aggiungere altri 5382 ch. di strade secondarie per aprire le comunicazioni coi più importanti centri commerciali delle varie provincie. La spesa sarebbe calcolata a 250,000 lire per ogni miglio, e la spesa totale ascenderebbe a 2,891,150,000 lire.

Ferrovie della China. — Leggiamo nei fogli chinesi, che la Compagnia inglese della ferrovia di Voosung a Londra ha accettato la Convenzione conchiusa fra il segretario della Legazione inglese, sig. Mayers, ed il vicerè di Nanking, e pare che la cosa sia realmente così, perchè il testo della detta Convenzione fu pubblicato nei fogli chinesi.

L'amministrazione di questa ferrovia rimarrà, durante un anno, sotto gli auspicii della Compagnia inglese, incominciando dal 31 ottobre 1876; all'espiro di questo periodo, il Governo chinese acquisterà la ferrovia, per metterla sotto propria amministrazione. È da sperarsi che, fino a quel termine, il pubblico chinese riconoscerà i vantaggi delle strade ferrate, e che ne verranno perciò costruite delle nuove.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 17 dicembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 10) sono approvate le modificazioni introdotte nello statuto della Cassa di risparmio di Fermo.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 12), è approvata una modificazione allo statuto della *Banca popolare di Brescia*, per la quale è compreso fra le operazioni sociali l'esercizio delle Esattorie nell'interesse della Provincia, dei Comuni, Corpi morali e privati.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 13) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, sedente in Montechiaro sul Chiese, col titolo di *Banca Popolare*, portando il detto capitale da 50,000 a 100,000 lire, mediante emissione di 1000 Azioni nuove da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Canali Cavour — La *Gazzetta Ufficiale* del 9 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 30 dicembre p. p., con cui vengono sostituite quattre nuove tabelle relative al ruolo organico dell'Ufficio centrale in Torino, come degli Ufficii esterni, dell'Amministrazione speciale dei Canali Cavour, dipendentemente dall'ordinamento approvato col R. Decreto del 9 luglio 1874.

La Provincia di Torino ed il sistema Agudio — Nella seduta del 10 corrente, il Consiglio provinciale di Torino trattò sulla domanda dell'ingegnere Agudio pel pagamento del sussidio di L. 20 mila, di cui ebbe affidamento nel 1859 per le esperienze di applicazione del suo sietema funicolare.

Il relatore Massa, premettendo che la Deputazione non dissentiva, avvertiva però che alcun dubbio era sorto dacchè si mutò, per opposizione del Governo francese, il luogo in cui gli esperimenti dovevano farsi. Si fecero cioè a Lanslebourg, invece che al colle di Tenda. La Deputazione non credeva che per ciò ci fosse vincolo, e notava che nè i Governi, nè altri contestarono all'inventore il pagamento del sussidio che avevano promesso; quindi proponeva di addivenire ad un voto favorevole alla richiesta.

Il Consiglio approvò, senz'altro, la proposta della Deputazione.

Ingegnere-capo della provincia di Torino. — Nella seduta del 10 corrente, il Consiglio provinciale procedeva alla elezione di un ingegnere-capo della provincia.

La terna proposta portava i nomi degli ingegneri Demorra, Fenoglio e Lanino.

Al terzo scrutinio riescì eletto l'ingegnere Luciano Lanino di Novara, con 25 voti su 47 votanti. L'ing. Fenoglio ne ottenne 21.

Riunione d'ingegneri ed architetti in Roma — Fra breve si riunirà in Roma un'assemblea d'ingegneri ed architetti, per discutere lo schema di legge da presentarsi al Parlamento, onde ottenere quanto segue:

1. Che siano definiti e stabiliti i limiti delle attribuzioni di quelli che esercitano professioni affini alla ingegneria.

2. Che siano fissate le norme, alle quali devono attenersi

le Autorità giudiziarie ed amministrative nel dare incarico per lavori tecnici o nell'approvarli.

3 Che siano istituiti nel Regno dei Collegi fra coloro che esercitano con diritto la professione.

E si riuniscono appunto per definire e limitare con precisione le attribuzioni delle diverse professioni, e per istituire un controllo ordinato e vigilante, che impedisca ad altri di assumere titoli, di eseguire lavori, o di dare giudizi, i quali a loro non ispettano legalmente per la insufficienza di studii fatti.

Questa assemblea non ha nulla a che fare col Congresso degli agronomi ed agrimensori o ingegneri agronomi, che si riunirà pure in Roma alla fine del mese corrente.

Commissione consultiva dei pesi e delle misure — La *Gazzetta Ufficiale*, del 10 corrente, ha pubblicato il R. Decreto, con cui, considerato che i membri della Commissione consultiva dei pesi e delle misure prof. comm. Gilberto Govi presidente, e ingegnere comm. Giulio Axerio dovettero, per ragione d'ufficio, abbandonare la sede di Roma, vengono nominati componenti della Commissione consultiva dei pesi e delle misure, in luogo dei detti membri cessati, il comm. prof. Stanislao Cannizzaro, senatore del Regno, presidente, ed il comm. prof. Giuseppe Battaglini.

Onorificenze — La *Gazz. Uff.* dell'11 corrente annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro dell'istruzione pubblica, con decreto del 26 novembre scorso, ha nominato a *Commendatore* nell'Ordine della Corona d'Italia il prof. ingegnere Alessandro Antonelli di Torino.

— Il *Giornale di Padova* annunzia che venne nominato *Cavaliere* della Corona d'Italia l'ingegnere Ugo Tolomei di Padova, che diresse i lavori del tronco ferroviario di Casteltermini in Sicilia.

Nuovo Mercato in Roma — L'*Opinione*, del 14, scrive:

Questa mattina è stata fatta dal Municipio all'appaltatore signor Carlo Rinaldi la consegna del locale a San Teodoro, che deve essere trasformato in Mercato del pesce.

In forza del Capitolato, il signor Rinaldi deve avere compiuti i suoi lavori nel prossimo settembre.

Questo Mercato, che prenderà il nome di Mercato Centrale, viene sostituito a quello che sta presentemente sotto il Portico di Ottavia, e che era veramente tempo fosse rimosso da quelle classiche rovine.

Il valente architetto signor cav. Erzog è stato incaricato del disegno.

Il Mercato è costituito da un grande cortile esagono, ricinto da un portico coperto, sotto il quale si trovano gli Ufficii, le camere, le botteghe per la rivendita al minuto, i grandi magazzini, e i sotterranei per tener fresca e conservata la merce. Il locale è largamente provveduto d'acqua, tanto per lavare il pesce, come per l'inaffiamento generale dei banchi e del suolo.

Si è provvisto pure il gas, perchè il Mercato possa, occorrendo, stare aperto anche durante la notte, e nella stagione d'inverno sia illuminato nelle prime ore del mattino, in cui si fa il così detto *cottiglio*. A rendere più completa l'opera del Mercato, sono state costruite tutt'intorno all'edificio alcune stalle e grandi rimesse per ripararvi i cavalli ed i carri, che conducono a Roma il pesce. Questi carri non tramandano sempre il più grato odore, ed era necessario che stessero riposti in un luogo appartato.

Tutto il Mercato ha la estensione di oltre tremila metri.

Deposito franco a Napoli — Scrivono da Napoli alla *Perseveranza*:

Voi sapete che Napoli ha richiesto anch'essa la istituzione del punto-franco, perchè le sarebbe doluto di esserne priva, mentre gli altri porti ne venivano beneficati. Ma non c'era qui, per lo passato, il *porto-franco*, mentre a Venezia, Ancona, Livorno, Civitavecchia, Genova, Messina, esso significava una franchigia consacrata dalle tradizioni, dalla storia, dalle consuetudini. Napoli, adunque, fino ad ora si era appagata di una Società di Magazzini generali; e siccome gli scambii ed i commerci erano (e sono tuttavia) poca cosa, così ritrasse un vantaggio affatto *relativo* dai Magazzini, nei quali si avevano anticipazioni su merce, per così dire pegnorata.

In questi mesi la volontà di non essere da meno delle altre città marittime del Regno fece nascere il vivissimo desiderio di questo *punto-franco*, senza il quale per lo passato si viveva lietamente.

Alle persone che hanno pratica di tali faccende sembra che il sito più adatto per un deposito franco sia il molo di San Gennaro, nel quale l'approdo è immediato, e sono parecchie le garanzie per la integrità delle percezioni daziarie. Il molo di San Gennaro rappresenta una banchina, alla quale il Governo progettò di aggiungere un prolungamento nel lato orientale.

La banchina, così completata, avrà una distesa di m. 265, e potrà contenere una superficie di tettoie per m. q. 310, magazzini privati e collettivi per m. q 4040, strade e spazii liberi per m. q. 13,350, cioè una capacità di 13,000 tonnellate di merci, dato che ogni m. q. ne comporti una sola tonnellata.

Lunghesso la detta banchina, nelle condizioni attuali, il mare presenta, verso il limite orientale, una sufficiente profondità. Ad essa possono (con lievi modificazioni e con l'allungamento suindicato) accedere, in approdo, anche cinque navi, distribuite secondo le varie portate, ed eseguire direttamente dal ponte alla terra qualsiasi operazione di carico o scarico.

Questo è il parere anche della Commissione della Camera di commercio, che, or non ha guari, fece un rapporto su tale argomento.

Francobolli telegrafici — La *Libertà* assicura che coi primi del prossimo marzo andranno in vigore i francobolli telegrafici, già in uso presso parecchi Stati. I vantaggi di questo sistema sono troppo evidenti, perchè valga la pena di esporli. Basti avvertire la maggiore comodità e celerità della trasmissione dei dispacci ed il vantaggio della segretezza delle corrispondenze private.

Banca Italo-Germanica (*in liquidazione*) — Il Banco di Sconto e Sete in Torino, volendo mandare ad esecuzione il compromesso approvato dall'Assemblea generale tenutasi in Roma il 10 ottobre scorso, avverte gli Azionisti che, per godere della facoltà loro riservata dall'articolo 3 del citato compromesso, dovranno depositare le loro Azioni e firmare la relativa dichiarazione entro il 31 gennaio corrente, presso la Banca Italo-Germanica in Roma, o presso il detto Banco di Sconto e Sete.

Trascorso l'indicato termine, passeranno senz'altro in libera disponibilità del Banco medesimo e suoi compartecipi le Azioni che non saranno state prese dagli Azionisti della Banca Italo-Germanica.

Canale di Suez — L'assemblea degli azionisti, tenuta a Parigi il 10 corr., udita la lettura del rapporto fatto dal presidente, Direttore della Compagnia, in nome del Consiglio d'amministrazione, ha approvato la Convenzione del 21 febbraio 1876, conchiusa tra il sig. Ferdinando di Lesseps ed il colonnello Stokes.

Tunnel o ponte del Tamigi. — Nella sua ultima seduta, la *Court of Common Council* della città di Londra ha esaminato parecchi progetti sottoposti al suo esame per la costruzione d'un nuovo ponte sul Tamigi, o per l'apertura di un tunnel sotto il fiume, a monte del ponte di Londra.

Tra questi progetti si citano i tre seguenti, col rispettivo calcolo di spesa:

1° Progetto Bruce: ponte in ferro, a livello delle strade adiacenti, con tavolato mobile a vapore. Spesa 134,381 lire sterline per la costruzione, e 10,000 all'anno per l'esercizio.

2° Progetto Duer: ponte molto elevato, che permetta ai navigli di passar sotto, con ascensorii idraulici alle due estremità. Spesa lire sterl. 136,500, e 1,872 per l'esercizio annuo.

3° Progetto Keith: traforo d'un tunnel sotto il fiume. Spesa probabile lire st. 163,346, oltre agli accessi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, quelli che richiamarono più l'attenzione e l'interesse del mercato nella scorsa settimana sono state le Obbligazioni delle Ferrovie Meridionali, richieste sempre e negoziate sul 226 al 228; le Azioni relative appena accennate e trattate a 328 e 330; i Boni invariati e nominali sul 555 circa — Le Sarde richieste a contanti, quelle della serie A a 222.75 e 223, e le altre, della serie B, a 219 e 220. — Le Pontebbane nominali tra il 365 al 364, quantunque, ragguagliate alle altre Obbligazioni similari, riescono a prezzi maggiori.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane, languide e quasi intrattate, oscillarono tra il 59 al 58; le Obbligazioni relative stazionarie sul 234. Del pari le Lombarde neglette sul 157 al 156; le Obbligazioni relative sul 227 al 226; le Vittorio Emanuele sul 227 al 228.

ESTRAZIONI

Ferrovia Milano-Monza-Como — Nella 30ª estrazione dei Buoni, che ebbe luogo a Vienna il 2 corrente, alla presenza della Commissione di controllo del debito dello Stato del Consiglio dell'Impero, sortì la serie 21, per cui caddero sui seguenti 50 numeri di questa serie le qui indicate maggiori vincite:

Numero dei Buoni	Vincita in f. M. di C.	Numero dei Buoni	Vincita in f. M. di C.	Numero dei Buoni	Vincita in f. M. di C.
12	50	991	200	2319	50
35	100	1161	50	2394	200
73	50	1211	300	2554	100
220	100	1269	50	2766	100
223	50	1414	300	2802	2000
233	50	1440	200	2822	800
234	50	1477	200	2845	100
292	300	1480	200	2944	500
316	50	1491	50	2990	100
410	50	1568	800	3021	50
776	100	1665	50	3048	50
826	100	1742	100	3136	100
841	50	1755	100	3291	5000
846	50	1902	100	3359	300
854	50	2021	50	3482	200
872	500	2061	50	3541	50
937	100	2101	20000		

Tutti gli altri 3550 numeri della serie N. 21, qui non specificati, guadagnano ciascuno fior. 14 M. di C.

Il pagamento di questi Buoni estratti ha luogo, a termini del piano d'estrazione, dal 1° febbraio 1877 in poi presso l'i. r. Cassa del debito dello Stato in Vienna.

Prestito a premii di Bari delle Puglie — 31ª estrazione eseguita il 10 gennaio 1877.

Elenco delle 185 Obbligazioni estratte con premi e rimborsi.

Obbligazioni rimborsabili a L. 150:

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
32	33	166	77	272	47	462	31	671	80	756	49
891	6	32	79	168	88	292	41	477	25	690	66
757	28	57	1	222	6	315	34	483	67	729	59
818	54	120	92	227	99	446	100	562	53	733	81
849	64.										

Obbligazioni premiate:

S.	N.	Pr.	S.	N.	Pr.	S.	N.	Pr.	S.	N.	Pr.
407	79	50000	507	30	2000	68	66	1000	776	39	600
857	19	600	105	5	200	238	96	200	704	86	200
84	5	100	120	38	100	217	65	100	253	69	100
277	9	100	442	67	100	515	4	100	591	14	100
598	5	100	608	10	100	833	13	100	886	92	100

Seguono i premi da L, 50.

Il pagamento dei rimborsi e premii verrà eseguito, a partire dal 10 luglio 1877, presso la Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continueranno a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il giorno 10 aprile 1877.

CONVOCAZIONI

Società della ferrovia marmifera di Carrara — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Firenze (via Ginori, 6), per udire la relazione del Direttore sulle operazioni sociali, per la presentazione del conto sociale e deliberazioni sul medesimo, per la elezione di consiglieri e sindaci, e discussione di proposte per lo sviluppo dell'impresa.

Banco di Sconto e di Sete — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corr. in Torino (via Ospedale, 28), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la presentazione ed approvazione del consuntivo 1876 e relativo dividendo, e per la elezione di 4 amministratori e di un censore.

Banca Industriale Subalpina — Gli azionisti sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel 30 corr., in Torino (piazza Castello, 25), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la fissazione del dividendo, e per la elezione di 5 amministratori e 2 censori scadenti d'ufficio.

Avvisi d'Asta

Il 22 corr., presso il Ministero della marina in Roma e presso il Commissariato generale del 2° Dipartimento marittimo in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chil. 285,714 di canapa greggia dei casali di Napoli, per la complessiva somma di L. 328,571.10. Consegna nel R. Cantiere di Castellammare alle epoche stabilite nel Capitolato. Deposito L. 32,858 in numerario o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso i Commissariati generali dei 3 Dipartimenti marittimi, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della fornitura di abete dell'Adriatico in bagli ed in tavole per la complessiva somma di L. 46,040. Consegna entro 5 mesi nel R. Cantiere di Castellammare. Deposito L. 4604 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di acciaio naturale in verghe, acciaio di cementazione in verghe, ferro in filo, lamiera e verghe ecc. pel complessivo importo di L. 32,764.75. Consegna alla suddetta Direzione entro 70 giorni. Deposito L. 3300 in contanti o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si ricevono le offerte di ribasso, non inferiore al 20%, per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine destro del fiume Secchia sotto Quistello, per la estesa di m. 1440, sul dato di L. 30,701.16, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Direzione del Genio militare pei lavori marittimi di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari marittimi, nonchè di tutte le opere idrauliche dipendenti dall'Amministrazione militare marittima nel golfo di Spezia, pel triennio 1877-78-79, per l'annua somma di L. 130,000, e quindi in complesso per L. 390,000. Deposito L. 39,000, in contanti o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Porto Maurizio, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada nazionale detta di Valle di Roia, dal confine francese alla diramazione della strada provinciale del litorale presso il ponte sulla Roia e Ventimiglia, per l'annua somma di lire 13,640. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 2600 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 450 di rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Trevignano (provincia di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del Palazzo comunale per l'importo di L. 40,304.94. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2500 in numerario.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Acquapendente (provincia di Roma) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del Palazzo comunale, delle fonti pubbliche e lavatoj, per il presunto importo di L. 120,044.06. Deposito lire 5000 in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 2ª Settimana.

PRODOTTI *dall'8 al 14 gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3423	3344	79	»
Viaggiatori	578,817.65	562,911.75	15,905.90	»
Merci a grande velocità . .	205,891.70	169,677.95	36,213.75	»
Merci a piccola velocità . .	673,574.50	662,137.95	11,436.55	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,458,283.85	1,394,727.65	63,556.20	»
Navigazione sui laghi . . .	11,312.13	9,263.60	2,048.53	»
Totale della settimana. . .	1,469,595.98	1,403,991.25	65,604.73	»

PRODOTTI *dal* 1° *al* 14 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	1,174,463.70	1,098,120.85	76,342.85	»
Merci a grande velocità . .	406,217.25	343,994.20	62,223.05	»
Merci a piccola velocità . .	1,356,760·15	1,368,099.05	»	11,338.90
Totale dei prodotti ferroviari	2,937,441.10	2,810,214.10	127,227.00	»
Navigazione sui laghi . . .	22,756.33	18,903.75	3,852.58	»
Totali	2,960,197.43	2,829,117.85	131,079.58	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 2ª settimana . .	426.03	417.08	+ 8.95	+ 2.15
Prodotti totali . . .	858.15	840.38	+ 17.77	+ 2.11

Strade Ferrate Meridionali

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1876

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1876	1,446.—	520,306.33	359,82
Settimana corrisp. nel 1875.	1,446.—	363,884.25	251.65
Differenze nei prodotti della settimana 1876. . . .	»	+ 156,422.08	+ 108.17
Introiti dal 1° gennaio 1876	1,446.—	21,505,019.03	14,872.07
Introiti corrisp. nel 1875	1,429.26	20,490,055.74	14,336.13
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876 . . .	+ 16.74	+ 1,014,963.29	+ 535.94

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1876.	1,063.—	177,661.98	167.13
Settimana corrisp. nel 1875.	920.—	102,177.97	111.06
Differenze nei prodotti della settimana 1876	+143 —	+ 75,484.01	+ 56.07
Introiti dal 1° gennaio 1876.	1,001.94	6,059,013.35	6,047.28
Introiti corrisp. nel 1875 .	815.91	5,140,165.94	6,229.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876	+186 03	+ 918,847.41	— 252.64

Strade Ferrate Romane

47ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	645,954.38	20,462.42
Settimana corrisp. del 1875.	1,646	460,254.70	14,580.18 (a)
Differenza (in più . . .	—	185,699.68	5,882.24
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 9.bre 1876 .	—	23,777,043.56	16,021.19
Periodo corr. 1875	—	23,183,479.10	15,896.33
Aumento	—	593,564.46	124.86
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 25 novembre 1876 chilometri in esercizio . . . N.1646
» 1 » al 14 » 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N.1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	11,171	13,445.94
Bagagli	357	194.23
Merci a grande velocità	1,665	875.68
Merci a piccola velocità	1,506	8,794.82
Introiti diversi	»	56.65
Totale L.		23,367.32

A N N U N Z I

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio di Amministrazione ha l'onore di prevenire i signori azionisti che conforme agli articoli 35 e 36 degli statuti sociali l'assemblea generale ordinaria è stata fissata pel giorno 15 del mese di febbraio prossimo.

L'assemblea avrà luogo alle ore 12 meridiane presso la sede della Società in Firenze, via Bufalini, n. 24, ed avranno diritto d'intervenirvi tutti quegli azionisti che hanno fatto il deposito delle loro azioni, ai termini dell'articolo 38 degli statuti sociali.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio di Amministrazione;
2° Presentazione ed approvazione del resoconto dell'esercizio 1876;
3° Rinnovazione parziale del Consiglio di amministrazione a tenore dell'art. 23 degli statuti.

Firenze. 5 gennaio 1877.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

L'Amministrazione della suddetta Società si fa un obbligo d'avvertire che, attese le straordina- operazioni ricorrenti a fin d'anno presso gli uffici di vendita, la pubblicazione degl'incassi mensuali, solita a farsi alla metà del mese successivo, dovrà, come avvenne negli scorsi anni, protrarsi di qualche giorno par quanto attiene al dicembre 1876.

Roma, 14 gennaio 1877.

V. Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si rende noto a chiunque possa avervi interesse che, a tenore degli articoli 50 e 59 dello Statuto della Società per le **Ferrovie del Monferrato**, il giorno 29 gennaio 1877, alle ore 2 pomeridiane, in una delle sale del padiglione Sud-Est della Stazione di Torino, Porta Nuova, si procederà alla terza estrazione a sorte delle Azioni privilegiate della linea **Cavallermaggiore-Bra** ed alla undecima estrazione a sorte delle Obbligazioni della linea **Cavallermaggiore-Alessandria.**

Le quantità da ammortizzarsi nell'anno 1877 sono di 20 Azioni e di 73 Obbligazioni, ed il relativo rimborso avrà luogo alla pari in valuta legale, a cominciare dal giorno 1° luglio 1877.

Milano, 26 dicembre 1876.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 24 Gennaio 1877 N.° 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

(Continuazione — V. N. 3).

Dobbiamo ora prendere ad esaminare la parte più spinosa della questione, cioè quella relativa ai contratti d'esercizio, procurando di determinare quali debbano essere le basi di tali contratti, affinchè il servizio proceda con regolarità, i rapporti delle Società col Governo siano semplici e chiari e non diano luogo a frequenti contestazioni, e le Società ricavino dalla loro industria un limitato guadagno, che valga a mantenerle in prospera esistenza, senza che il bilancio dello Stato ne risenta un aggravio troppo sensibile.

Si può apertamente asserire che finora il problema di stipulare un contratto d'esercizio di una ferrovia o d'una rete di ferrovie, che soddisfi pienamente allo scopo, non è stato convenientemente risolto. Tutti i contratti di questo genere, che si conoscono, siano poi semplici o complessi, dànno sempre adito a gravi contestazioni fra le parti interessate, e non permettono quel giusto riparto dei prodotti dell'esercizio, che razionalmente dovrebbe effettuarsi fra il proprietario della linea e la Società esercente la linea stessa. Ciò dipende in gran parte dalla natura speciale dell'industria ferroviaria, nella quale è materialmente impossibile di determinare *a priori* l'entità della spesa d'esercizio e delle alterazioni di questa spesa nel corso del tempo, per le variazioni nei prezzi dei carboni, dei ferri, della mano d'opera e simili; dalla difficoltà inerente alla distinzione delle opere d'ordinaria manutenzione da quelle di straordinaria manutenzione; e dalla materiale difficoltà di procedere ad un conveniente e completo controllo delle spese e degli introiti delle Società esercenti.

I contratti d'esercizio, attualmente in vigore o sino ad ora proposti e di cui abbiamo esempio in Italia, si possono dividere in diverse classi, a seconda delle basi su cui si fondano:

1° Contratti in cui è riservata alla Società esercente una quota percentuale del prodotto lordo.

2° Contratti in cui, stabilito il numero dei treni da farsi dalla Società esercente, è ad essa assegnata una somma annua fissa per tutte le spese di manutenzione e d'esercizio.

3° Contratti in cui alla Società esercente è assicurato il rimborso di tutte le spese che deve sostenere, ed è assegnato un premio in una quota percentuale o del prodotto lordo o del prodotto netto dell'esercizio.

4° Contratti in cui alla Società esercente vengono pagati tutti i singoli trasporti e tutti i singoli servizii che presta, secondo una tariffa prestabilita.

5° Contratti in cui la Società esercente garantisce al proprietario della linea un determinato prodotto netto, assumendo a suo carico tutte le spese, ed in cui è stabilito un determinato riparto fra gli interessati dell'eventuale prodotto netto in più, che fosse per verificarsi.

Le prime due classi di contratti non possono evidentemente applicarsi, con lusinga di discreto successo, se non quando si tratti di qualche ferrovia di poca lunghezza, quasi inserita in quelle della Società che assume l'esercizio. Dànno esempio della prima classe di questi contratti la linea Alessandria-Piacenza, della quale lo Stato assunse l'esercizio nel 1859 a L. 50 per cento del prodotto lordo sino a L. 20,000 al chilometro, ed a L. 45 per cento dell'eventuale prodotto in più delle L. 20,000; le linee Castagnole-Casale-Mortara, Mondovì-Bastia e Monza-Calolzio, delle quali la Società dell'Alta Italia assunse l'esercizio al 50 per cento del prodotto brutto chilometrico, in base all'articolo 6° del Capitolato annesso alla legge di riordinamento del 1865.

Appartiene alla seconda classe l'esercizio, a cagione d'esempio, della linea Torino-Cuneo, assunto dallo Stato nel 1869, dietro il corrispettivo di L. 8,000 al chilometro per le prime L. 16,000 di prodotto lordo, più la metà dei prodotti compresi fra le L. 16,000 e 18,000, più il 45 per cento d'ogni eccedenza sulle L. 18,000; e Cremona-Mantova, assunto dalla Società dell'Alta Italia, dietro il corrispettivo di L. 8,000 al chilometro per un determinato numero di treni giornalieri.

In tutti questi contratti è posta a carico della Società esercente la fornitura del materiale mobile e la manutenzione ordinaria della strada, ed a carico della proprietaria la manutenzione straordinaria della strada e gli amplia-

menti eventualmente necessarii. La Società esercente ha ben poco interesse, specialmente coi contratti della seconda specie, ad industriarsi per far aumentare i prodotti della ferrovia; alla proprietaria della linea non è concessa alcuna ingerenza nell'esercizio, e dessa non può neppure fare un controllo completo ed efficace dei prodotti della strada; per cui sono assai frequenti i litigi, che sorgono fra le parti contraenti e che trovano un'esca anche maggiore nella difficoltà di classificare le opere di manutenzione e di determinare il reale bisogno e l'entità delle opere di ampliamento.

Quando il Governo volle addivenire a contratti di esercizio per estese reti di ferrovie, abbandonò naturalmente gli accennati sistemi, ricorrendo ai contratti della terza classe, attualmente in vigore per le Calabro-Sicule esercitate dalle Meridionali, e per le Liguri-Toscane esercitate dall'Alta Italia.

Per le Calabro-Sicule, la Società esercente ha diritto al rimborso di tutte le spese e ad un premio del 4 per cento sino a 10,000 lire di prodotto lordo, del 3 per cento dalle 10 alle 15 mila lire, e del 2 per cento sulla eccedenza delle L. 15,000, oltre il 5 per cento del prodotto netto. È però stabilito, riguardo alle spese, che abbiano a ritenersi divise in due categorie: l'una fissa e proporzionale alla lunghezza della strada, per la quale è assegnata alla Società la somma fissa di L. 3,200 al chilometro; l'altra proporzionale al percorso dei treni, la quale, ragguagliata al treno-chilometro, non dovrà mai riuscire superiore a quella della rete delle Meridionali.

Il contratto delle Liguri-Toscane stabilisce ancora per la Società il rimborso delle spese ed una rimunerazione nella misura del 10 per cento del prodotto netto; stabilisce però anche che la spesa media d'esercizio non debba essere superiore alla media della rete sociale.

In entrambi questi contratti è poi stabilito che le spese d'ordinaria manutenzione sono a carico della Società esercente, mentre quelle d'ampliamento del corpo stradale e delle Stazioni, di rinnovamenti del materiale fisso e mobile, e di manutenzione straordinaria sono a carico del Governo.

Le differenze, che si riscontrano fra i due contratti, sono perfettamente giustificate dalla diversa condizione delle linee a cui si riferiscono. Entrambi si basano in principal modo, per quanto riguarda le spese, sul fatto che le Società esercenti hanno estese reti proprie da esercitare e per le quali è del massimo loro interesse di curare la maggior economia possibile; per cui l'integrale applicazione di questa forma di contratti non potrebbe farsi, quando la Società esercente non avesse linee proprie, ma dovesse esclusivamente esercitare le linee governative assunte in conduzione. È facile poi rilevare la difficoltà del controllo e la facilità delle contestazioni, che possono sorgere ad ogni istante, si può dire, su ogni categoria di spese.

Il Governo si era persuaso dell'impossibilità di applicare simili contratti nel caso dell'appalto dell'esercizio di una estesa rete di strade ferrate ad una Società non avente linee proprie, quando stipulò colle Meridionali la Convenzione del 1874, che non ebbe effetto, relativa al riscatto di tutte le linee di quella Società ed all'esercizio di tutte le Romane, le Meridionali e le Calabro-Sicule. In questo progetto di contratto era stabilito che tutti i prodotti dell'esercizio dovevano spettare al Governo, il quale si obbligava a pagare alla Società, per la conduzione delle linee e la loro ordinaria manutenzione, la somma fissa di L. 4,200 al chilometro, oltre a tutti i trasporti ed i servizii da essa effettuati e da valutarsi secondo una tariffa di prezzi unitarii, contenente l'enumerazione di tutti i possibili servizii. Vi si riscontravano 5 prezzi diversi per trasporti dei viaggiatori, un prezzo per le merci e bagagli a gran velocità, uno per le merci a piccola velocità, uno pei convogli speciali di 10 veicoli, ed uno per veicoli in più di 10; finalmente un prezzo pel carico e lo scarico delle merci. Per tutti gli altri servizi oltre i suesposti, era stabilito che il Governo avrebbe pagato alla Società il 40 per cento del prodotto lordo. A carico del Governo era riservata la provvista del materiale mobile occorrente, determinato in base alle medie percorrenze attualmente ammesse per le locomotive ed i veicoli, le spese per ampliamento dell'argine stradale, per sviluppo e raddoppiamento di binarii, e per costruzioni nuove di fabbricati ed opere di difesa; le spese per riparazioni ai guasti prodotti da cause di forza maggiore, e quelle per rinnovamento dell'armamento stradale. Era stabilito un prezzo fondamentale dei carboni di L. 40 alla tonnellata, e ammesso che, in caso di aumento o di diminuzione di un tal prezzo, i correspettivi da pagarsi alla Società pei trasporti avrebbero dovuto aumentarsi o diminuirsi dell'uno per cento per ogni lira di maggiore o minor costo. Era riservato integralmente al Governo il diritto di fissare le tariffe dei trasporti e le norme per la loro applicazione, e la Società avrebbe soltanto potuto fare al Governo quelle proposte che avrebbe creduto vantaggiose al servizio. Alla Società era poi riservato un premio sull'aumento del prodotto lordo, per interessarla a procurare un aumento di traffico.

Questo progetto di contratto è indubbiamente il frutto di lunghi e accuratissimi studii, e con esso si è evidentemente tentato di soddisfare a tutti gli intenti che il Governo deve prefiggersi nell'appaltare l'esercizio delle sue strade: e cioè che desse siano tenute in buono stato, che lo sviluppo del traffico vi sia aiutato e favorito, e che l'esercizio sia fatto con parsimonia.

Malgrado le dotte relazioni, in appoggio di questo progetto, del Ministero e del relatore della Commissione parlamentare, l'on. deputato Perazzi, a me sembra che anche contro questo progetto si possano elevare delle gravi obbiezioni, che fanno dubitare del successo della sua applicazione. Il sistema è per sè molto complesso, e darebbe luogo a conteggi di rilevantissima mole per valutare isolatamente tutti i trasporti e tutti i servizii fatti dalla Società, applicarvi i prezzi della tariffa e determinare il credito della Società. Gli Uffici governativi di sorveglianza e controllo avrebbero delle mansioni assai più complesse delle attuali, dovendo non solo controllare tutta la gestione contabile della Società, ma redigere, verificando tutti i dati, la contabilità col Governo, e sorvegliare colla massima accuratezza la manutenzione delle strade e l'esercizio di esse.

Per la manutenzione delle ferrovie essendo assegnato alla Società un prezzo fisso chilometrico, essa avrebbe tutto l'interesse di effettuare delle economie su questo titolo, anche a scapito dello stato delle strade; e tutte le economie, che anche in via regolare si potessero realizzare su di esso, non ridonderebbero per nulla a vantaggio del Governo.

Colla Convenzione suaccennata si è tentato, come dissi, di interessare la Società allo svilippo del traffico, ma lo scopo non mi sembra integralmente raggiunto; e mi pare anzi possano succedere dei casi, in cui abbia a riuscire vantaggioso alla Società di creare degli ostacoli ad un aumento di traffico.

È probabile, come è detto nella relazione Perazzi, che l'appaltatore savio e intelligente saprà trovare modo di lucrare sui correspettivi convenuti per l'esercizio, ma questi correspettivi non sono talmente lauti da ritenere la cosa come assolutamente certa; e se l'appaltatore non trova da lucrare su di essi, o ne ricava un utile troppo limitato, può avere convenienza di fare in modo che non si presenti la necessità di aumentare il numero dei treni, con notevole aumento di spese, ma basti il numero fissato fin dall'origine, diminuendo inoltre, per quanto è possibile, le spese di personale, combustibile, sostanze grasse ecc., occorrenti anche per questi treni. Che se poi i progressi eventualmente realizzabili nell'esercizio delle strade ferrate permettessero d'effettuare delle sensibili economie nelle spese di esercizio, queste andrebbero integralmente a vantaggio della Società, e il Governo non ne risentirebbe alcun beneficio.

In un contratto di durata limitata, quale era quello che si proponeva colle Meridionali di 20 anni, questi in-

convenienti potevano forse avere poca influenza; ma al certo non si possono disconoscere, quando si cerchi una soluzione completa e definitiva del problema. Il contratto poi non toglierebbe l'adito alle contestazioni, ch'è pure supremo interesse di evitare pel buon andamento del servizio e pel vantaggio del pubblico. Oltre alle questioni che potrebbero sorgere sull'applicazione della tariffa dei prezzi unitarii e sull'applicazione di diversi articoli del contratto, sorgerebbero continui elementi di contestazione sulle opere da eseguirsi per la manutenzione ordinaria della strada, su quelle di manutenzione straordinaria che stanno a carico del Governo, e sulla necessità di esecuzione delle opere d'ampliamento e rinnovamento. Per tali motivi non sono d'avviso debbasi adottare neppure questa base pei contratti che il Governo avrà a stipulare per l'esercizio delle ferrovie del Regno, a termini dell'ultima legge approvata dal Parlamento.

Dell'ultima classe di contratti superiormente enumerati non abbiamo che un esempio, ed anche questo applicato in via provvisoria: è quello col quale la Società dell'Alta Italia ha assunto di continuare per due anni l'esercizio di tutta la sua rete, anche dopo che dessa è stata riscattata dal Governo. Le disposizioni principali di questo contratto sono le seguenti: La Società è obbligata a pagare al Governo l'annua somma fissa di L. 31,500,000, corrispondente all'introito netto dell'anno 1874. In caso d'aumento del prodotto netto, il dippiù andrà ripartito pel 95 per cento al Govervo e pel 5 per cento alla Società. La Società è obbligata a sostenere tutte le spese occorrenti per un regolare esercizio e per la manutenzione ordinaria della rete, e potrà essere obbligata a dimostrare che durante il biennio d'esercizio avrà speso, per la manutenzione del materiale mobile e della via, una somma chilometrica non inferiore alla media degli anni 1872-73-74. La spesa media totale d'esercizio degli anni 1872-73-74 servirà di base alla determinazione degli obblighi della Società esercente, ed a carico del Governo staranno tutte le spese che egli riconoscesse eventualmente necessarie *all'infuori* degli obblighi della Società. Saranno poi a carico del Governo le spese per aumento di corredo di materiale mobile e fisso, e per ampliamento dell'argine stradale, sviluppo e raddoppiamento di binarii e per costruzioni nuove.

Questo contratto, come contratto provvisorio, può essere accettato, e potrà dare risultati abbastanza soddisfacenti; ma come contratto definitivo, non sarebbe al certo accettato da veruna delle parti contraenti. Desso contiene troppe indeterminazioni, troppe incertezze sugli obblighi e sui diritti rispettivi delle parti, perchè possa farsene l'applicazione per molti anni, senza che sorgano gravi cause di contestazione. Sarà molto se le parti potranno procedere d'accordo pei due anni della sua durata, e se desso si chiuderà senza lasciare un lungo seguito di pendenze e litigi.

(La fine nel prossimo numero).

Ing. L. Loria.

FERROVIA DI SUPERGA

II.

Diciamo ora qualche cosa del motore, che l'ing. Agudio intende di adottare, e delle spese che importerà l'esercizio della ferrovia, e dell'utile sperabile.

In sulle prime, l'ingegnere sullodato, nello intento di riprodurre qui il motore idraulico di Lanslebourg per approfittare di quegli apparecchi, studiò il progetto d'innalzamento dell'acqua per mezzo di pompe mosse da una ruota idraulica da stabilirsi sul Po, poco al disotto della Madonna del Pilone. L'analisi accurata delle spese a farsi per questa installazione colla diga da fondare nel fiume, colla canalizzazione di due chilometri, col grande serbatoio, fece rilevare che l'interesse del capitale, colle relative spese di manutenzione, eccedeva l'importo del combustibile consumato annualmente dall'impiego di un motore a vapore di pari forza, il quale poi sarebbe necessitato, in ogni caso, per assicurare l'esercizio nelle circostanze di massime piene o grandi magre del fiume.

La logica delle cifre, per chi sa ben stabilirle, non ammette replica. Essa determinò l'ingegnere Agudio a metter in un canto gli apparecchi idraulici, che gli avevano tanto giovato a Lanslebourg, e ad appigliarsi al motore a vapore, come fece infatti nella di lui proposta al nostro Municipio. E perchè meglio fosse provveduto alla regolarità del servizio ed alla economia della forza consumata, egli adotta due macchine a vapore, accoppiate ambedue allo stesso albero delle puleggie motrici, per modo da far agire l'una o l'altra di dette macchine od ambedue insieme, secondocchè si avranno dei treni semplici o dei treni doppii da far salire. Le due motrici dovranno fornire la forza complessiva di 250 cavalli, che è bastevole per trasportare in 15 minuti di tempo dei convogli capaci di N. 300 persone, quali sono quelli delle ordinarie ferrovie. Ed inoltre, per evitare per ora una spesa d'impianto di una certa entità, l'ingegnere suddetto propone di far uso di due locomotive a ruote libere, fuori d'uso, e riaddattate in modo da far l'ufficio del motore stazionario; riservando nello stesso tempo alla Società della ferrovia il fondo necessario per l'impianto definitivo, allorchè l'esercizio di qualche anno abbia ben designato il movimento della linea, onde l'impianto stesso riesca poi stabilito in modo razionale ed adeguato alle esigenze del traffico, la qual cosa, come di leggieri si vede, è ben difficile di fissare *a priori*.

Noi non entreremo qui nei calcoli, coi quali l'egregio Autore del progetto dimostra che la forza suindicata può bastare al trasporto di N. 4000 persone a Superga in un giorno festivo, e che colla semplice aggiunta di una caldaia per produrre un centinaio d'altri cavalli, e col prolungare l'esercizio oltre le 7 ore di sera, con una illuminazione a giorno dei treni, si può elevare a N. 8000 persone. Tali calcoli sono facili a stabilirsi, dietro i risultati sperimentali di Lanslebourg, anche senza tener conto delle semplificazioni ora introdotte.

La Relazione offre un presuntivo delle spese di esercizio così distribuito:

Personale	L.	35,000
Manutenzione	»	8,000
Combustibile	»	20,000
Spese varie.	»	2,000
Totale	L.	65,000

Si suppone un movimento di due mila treni semplici all'anno di viaggiatori, e 200 treni per grosse merci e materiali di costruzione. Si contano i treni doppii come due treni semplici. Si suppongono N. 4 treni semplici di 40 persone nei giorni settimanali, e N. 10 treni doppii in media nei festivi e di concorso eccezionale, con N. 300 persone per treno.

La stagione di esercizio si estende dal 1.° marzo al 1.° dicembre, cioè per la durata di 9 mesi.

Le mansioni del personale verranno distribuite in modo da tenerlo occupato alle riparazioni ed alle rifornitore e di utilizzarlo durante le interruzioni del lavoro, per modo d'averlo pronto anche nei tre mesi d'inverno, se qualche bella giornata promettesse dei beneficii alla Società, facendo delle corse eccezionali.

Così anche i guarda-freni, i cantonieri dovranno esser abili ai lavori meccanici o di falegname, o per altri ufficii all'infuori del loro servizio.

Con queste disposizioni, e col metter a parte il personale degli utili dividendi, l'ing. Agudio spera di poter creare un personale-modello, quale si richiede per l'esercizio di una ferrovia, posta, come questa, in condizioni speciali.

Presentiamo ora il quadro della prospettiva finanziaria di questa interessante operazione.

Senza voler prendere per base gl'insperati e quasi favolosi dividendi che offrono altre ferrovie di tal genere, perchè, com'è ovvio comprendere, le ferrovie di piacere, a differenza delle ordinarie, possono creare esse medesime il loro traffico all' infuori dei normali bisogni della vita, soprattutto quando la località mirabilmente si presta come nel caso attuale, l'ing. Agudio, col suo socio sig. ingegnere Bellani, ha esposto il seguente quadro sul prodotto lordo attendibile:

Pel trasporto medio di 8 convogli nei 52 giorni festivi e di concorso eccezionale, di N. 300 persone, al prezzo di L. 1 per l'andata ed il ritorno, o di L. 0.50 per corsa	L. 124,800
Pel trasporto di 4 treni settimanali al giorno di N. 30 persone in media, a L. 2 per l'andata ed il ritorno	» 55,200
Pel trasporto, in posto speciale, di N. 8 persone in media per 1336 treni fra semplici e doppii, a L. 5 per persona per l'andata ed il ritorno	» 53,440
Per trasporto bagagli, commestibili, posta, telegrafo, a L. 5 per treno, tanto per l'andata che pel ritorno	» 13,360
Per trasporto di grosse merci, materiali da costruzione, 12 tonnellate al giorno a L. 3 la tonnellata, per 250 giorni	» 9,000
Totale	L. 255,800

Il capitale sociale essendo fissato a L. 1,500,000, l'interesse del medesimo risulterebbe del 13 circa per 0[0, deducendo dal suddetto prodotto brutto le L. 65,000 necessarie a sopperire alle spese di esercizio. Questo beneficio si verifica quasi sulla ferrovia di Torino-Rivoli, la quale certamente non potrà competere colla ferrovia di Superga, facendo questa assegnamento sul movimento locale non solo, ma benanche sul movimento dei forestieri, e sulle attrattive tutte proprie della località.

Completiamo questi cenni col seguente quadro finanziario dell'operazione:

1º Ammontare delle spese dell'Impresa.		
Somma in contanti . . . L.	1,000,000	
Valore di parte del materiale di Lanslebourg acquistato dall'Impresa per conto proprio . . . »	40,000	
		1,040,000
2º Ammontare del materiale di Lanslebourg effettivamente impiegato nella ferrovia . . . . L.	240,000	
Detto riservato alla Società per l'esercizio della ferrovia . . . »	60,000	
		300,000
3º Ammontare del fondo sociale.		
Per materiale di Lanslebourg acquistato dall'Impresa . . . L.	40,000	
Per residuo del capitale sociale »	60,000	
		100,000
4º Eccedenza del valore delle 4000 Azioni accordate alla partecipazione Agudio e Cail e Comp. in confronto al prezzo di stima di L. 340,000 del materiale di Lanslebourg, quale compenso per la concessione governativa, diritto di privilegio del sistema, per studii, progetto, documenti relativi alla ferrovia e meccanismi . . . . L.		60,000
Totale L.		1,500,000

Da ciò risulta che la costruzione della ferrovia assorbe un capitale effettivo di L. 1,040,000, più L. 240,000 in materiale, ossia in totale L. 1,280,000, che rappresentano l'impresa d' appalto a cottimo. Le rimanenti L. 220,000 restano: per L. 100,000 come fondo sociale, per L. 60,000 in materiale di ricambio per l' esercizio della ferrovia, e per L. 60,000 a titolo di compensi come al N. 4.º

Il capitale necessario essendo, come si vede, relativamente minimo, noi abbiamo la ferma convinzione del successo finanziario di quest'opera, e facciamo voti che si dia presto mano ai lavori, i quali, in conformità alla Convenzione, si devono compiere in un anno di tempo.

LE FERROVIE IN OLANDA

Abbiamo accennato, nel precedente numero, al viaggio fatto in Olanda dal Ministro dei lavori pubblici di Francia e da alcuni membri della Camera dei deputati per istudiarvi i sistemi di costruzione e di esercizio delle ferrovie, colà seguiti. Togliamo ora dal *Journ. des trav. publ.* alcuni ragguagli intorno ai risultati di codesto viaggio, in riserva di ritornare sull'argomento, ove occorra, allorchè verrà pubblicata la relazione ufficiale sul viaggio medesimo, già preannunciata dal *Journal Officiel* (*).

Arrivati ad Utrecht, il ministro Christophle ed i suoi compagni di viaggio furono ricevuti alla Stazione, oltrecchè dal Ministro di Francia presso la Corte di Olanda, dal sig. S' Jacob, direttore della *Compagnia per l'esercizio delle ferrovie neerlandesi.*

Il sig. S' Jacob volle consacrare una gran parte della giornata ad esporre ai viaggiatori le condizioni nelle quali era stata organizzata la Compagnia da lui amministrata e il modo con cui funziona.

Verso il 1860, la rete delle ferrovie neerlandesi, che non si estendeva a più di 400 chil. e serviva alle più ricche provincie del paese, apparteneva a diverse Compagnie concessionarie. Essa era regolata pressochè colle norme stesse che sono attualmente seguìte dalle Compagnie francesi.

Avendo voluto lo Stato aumentare considerevolmente quella rete, portandola a più del triplo della sua lunghezza, non potè esso decidere le antiche Compagnie ad incaricarsi delle nuove linee, a meno di accettare condizioni troppo per lui onerose. Infatti, le nuove ferrovie dovevano richiedere importanti lavori d'arte ed un prezzo di costruzione molto elevato, non proporzionato all'importanza del traffico sperabile. Esse dovevano inoltre essere costruite simultaneamente su tutti i punti del territorio, con tronchi isolati e di esercizio assai costoso; e quindi era, per così dire, impossibile rivolgersi ad una Compagnia concessionaria. Lo Stato si vide perciò costretto a ricorrere ad un nuovo modo: esso prese il partito di costruire da sè le ferrovie e di affidarne l'esercizio a Compagnie affittuarie.

Una Convenzione firmata nel 1863 stabilì le condizioni dell'esercizio. Essa presentava questa singolarità, che le Compagnie non erano interessate ad aumentare il loro traffico; laonde i risultati furono poco soddisfacenti, e lo Stato, d'accordo colla principale delle Compagnie affittuarie, cioè la Compagnia d'esercizio, dovette acconsentire nel 1876 a modificare la Convenzione, affine di migliorare la situazione già difficile di questa Compagnia e deciderla ad incaricarsi d'una nuova rete di circa 400 chil., ancora meno produttiva della prima.

Il sig. S' Jacob dichiarò che, la nuova Convenzione non avendo ancora un anno di data, non si poteva peranco giudicare dei risultati definitivi.

Interrogato dal Ministro francese sugli effetti della concorrenza in materia di ferrovie, egli rispose che la concorrenza non era mai molto seria e non degenerava mai in una guerra di tariffe, poichè le Compagnie sanno (aggiungeva con linguaggio famigliare) « che in fin dei conti si termina sempre coll'abbracciarsi ».

Notasi qui di passaggio, che in Olanda le tariffe pei trasporti dei viaggiatori differiscono poco dalle tariffe francesi: esse sono un po' superiori alle tasse percette dalle Compa-

(*) Ci giunge ora il testo della suddetta Relazione ufficiale, di cui ci occuperemo nel prossimo numero. (La Red.)

gnie francesi, dedotta l'imposta quivi stabilita sulla grande velocità. L'aumento dei prezzi che risulta in Francia da tale imposta è, del resto, compensato in parte, in Olanda, dalla mancanza di franchigia pel trasporto dei bagagli. La tassa applicata ai bagagli raggiunge in quel paese fr. 3.81 per 100 chilogrammi e 100 chilometri.

Arrivato all'Aja, il Ministro francese si abboccò coi Ministri della guerra e dell'interno d'Olanda. Il Ministro dell'interno, che alle sue attribuzioni riunisce quivi anche quelle dei lavori pubblici, espose al sig. Christophle come il Governo non aveva potuto intendersi colle Compagnie esistenti, troppo ristrette di mezzi per incaricarsi di nuove imprese, e come aveva quindi preferito di affidare l'esercizio delle nuove ferrovie ad una Compagnia affittuaria, anzichè assumerlo esso medesimo. Parecchie ragioni avevano fatto scartare l'esercizio governativo. Tra le altre, e particolarmente dal punto di vista politico, il Governo non aveva voluto creare un esercito di funzionarii, che avrebbero potuto rappresentare una parte considerevole nelle elezioni; inoltre, se il Governo ed il Parlamento avessero stabilito delle tariffe, sarebbe stato assai difficile di non farne degli strumenti politici, con grande detrimento delle finanze dello Stato.

Il sig. Christophle ed i suoi compagni presero poscia la ferrovia Renana sino ad Amsterdam. Prima della partenza, esaminarono le disposizioni generali della costruzione, e visitarono il materiale mobile.

I viaggiatori, muniti di biglietti, possono circolare liberamente sui marciapiedi, che sono elevati come in Inghilterra; e siccome non vi sono dazii, così l'uscita si compie rapidamente e senza difficoltà. La disposizione interna dei vagoni è la stessa che in Francia, ma essi sono costrutti sul modello tedesco. I compartimenti di 1ª e 2ª classe sono riscaldati con recipienti d'acqua calda, e quelli di 3ª non sono punto riscaldati. Quanto alla illuminazione, è la stessa che in Francia.

Dopo aver visitato, in compagnia dell'ingegnere in capo dei lavori d'Amsterdam, sig. Van-Prehn, l'antico porto, i docks ed i grandiosi lavori destinati a congiungere le ferrovie Renana ed Olandese, il ministro Christophle salì coi suoi compagni su quest'ultima, accompagnati sino a Rotterdam dal Direttore di quella Compagnia, sig. Bake.

Come sulla maggior parte delle ferrovie d'Olanda, il modo di esercizio sulla Olandese è il *Block-system*; vi sono poi su questa linea degli apparecchi speciali, che assicurano per via telegrafica la corrispondenza e connessione tra i varii punti. Grandi *sonerie*, analoghe a quelle che sono adoperate in Germania e sulle ferrovie ad un solo binario del Nord francese, sono stabilite presso i passaggi a livello ed i ponti girevoli.

Giunti a Rotterdam, i viaggiatori discesero per meglio esaminare i lavori giganteschi, che lo Stato fa eseguire. Un viadotto di 14 a 15,000 metri, che traversa la città da un capo all'altro, ed un ponte di circa 370 metri che traversa la Mosa, riuniscono la ferrovia Olandese alle linee della Compagnia d'esercizio, e la collegano inoltre alla ferrovia Renana. Questi lavori, intrapresi a spese comuni dallo Stato, dal Comune di Rotterdam e dalla Società di commercio, hanno una considerevole importanza, non solo dal punto di vista delle relazioni interne di Rotterdam coll'avvenire del porto, ma altresì dal punto di vista delle relazioni internazionali, poichè stabiliscono, col ponte di Mördyk, una comunicazione diretta fra Amsterdam, Rotterdam, Anversa, Bruxelles e Parigi.

Il Ministro francese, accompagnato dai membri del Consiglio d'amministrazione della Società commerciale di Rotterdam, visitò poi gl'immensi lavori eseguiti a Veyenoord, e che hanno per iscopo principale di creare dei moli di sbarco, di carico e scarico, nonchè dei depositi per le merci di transito. Una Stazione marittima speciale, della superficie di 15 ettari, deve in breve essere costrutta presso codesti depositi per congiungerli alle ferrovie.

Ripartendo poi per la Stazione di Malegatt verso la Francia, il Ministro ed i suoi compagni traversarono in ferrovia il magnifico ponte di Mördyk, gettato sull'Hollandsch-Diep, il più largo braccio della Mosa. Questo ponte, di grande arditezza, conta 14 travate di 100 m. ciascuna, sopra una profondità d'acqua di circa 20 m. Esso è costruito con travi a graticcio e nella forma di *bowstring*, inventato da Brunnell. Esso pesa da 6 ad 8,000 chilog. al metro corrente.

IL BLOCK-SYSTEM

Più volte si è parlato circa il modo di esercizio delle ferrovie conosciuto sotto il nome di *Block-System*. Esso fu già da noi descritto, e consiste nel sostituire la distanza al tempo di osservazione del cammino dei treni, cioè nel mantenere fra due treni successivi nello stesso senso una determinata distanza, in luogo di contare il tempo trascorso fra il passaggio del primo e del secondo treno nello stesso punto di una linea. La distanza è divisa in sezioni di 8 a 10 chilometri, ed in ciascuna di esse un treno non può inoltrarsi, se con segnali speciali non venga indicato che la sezione è interamente libera. Così ciascun treno trovasi accantonato o *bloccato* nella sezione che occupa al momento in cui viene avvertito che può entrare nella sezione seguente: da ciò il nome di *Block-System*, dato a codesto modo di esercizio.

Ora una discussione su tale argomento si è tenuta, non ha guari, presso la Società degli ingegneri civili di Parigi; e noi crediamo opportuno riferirne il sunto, che ne dà il *Journal des trav. publ.*

L'opinione degli ingegneri inglesi è poco favorevole al *Block-System*, quantunque l'applicazione di esso sia stata imposta alle Compagnie per garantire la sicurezza dei viaggiatori, così sovente compromessa sulle ferrovie dell'Inghilterra. Essi ritengono che codesto sistema importi una spesa troppo considerevole; infatti alcune Compagnie hanno veduto la spesa della mano d'opera salire da fr. 937 a 1,562 al chilometro, avendo dovuto aumentare d'un terzo il numero dei loro agenti.

Il signor Lartigue fece osservare che l'uso del *Block-System* non porta seco di necessità gli inconvenienti che gli sono attribuiti dalle Compagnie inglesi. Gli apparati, che da tre anni funzionano regolarmente sulla ferrovia del Nord, e che furono inventati dallo stesso signor Lartigue, rispondono pienamente alle obbiezioni sovraindicate.

L'ingegnere in capo di quella Compagnia ha recentemente proposto di applicare gli apparati del sig. Lartigue per un'estesa di 840 chil., e questa installazione potrebbe farsi senza richiedere alcun aumento nel personale degli agenti. La sostituzione del *Block-System* agli elettro-semafori non importa che un aumento di spesa di 100 fr. al chil. e per anno, tenendo conto dell'ammortamento e dell'interesse 6 0[0 per le spese di primo impianto, con apparati collocati ad ogni 4 chilometri.

Si è preteso che il *Bloch-System* aveva per risultato di diminuire la potenza d'una ferrovia, ma il contrario è il vero; poichè, più si diminuisce la distanza dei treni, e più si può aumentarne il numero. L'applicazione del *Block-System* permette di limitare codesta distanza al tempo rigorosamente necessario per il percorso da un punto all'altro successivo di una linea.

Riassumendo, gli apparati del sig. Lartigue applicati alle ferrovie del Nord, e quelli del sig. Regnault impiegati sulle ferrovie dell'Ovest, rispondono a tutte le esigenze d'un buon servizio, e non importano che un picolissimo aumento di spesa. Le statistiche hanno provato che l'impiego del *Block-System* produsse una reale diminuzione nel numero degli accidenti; e questo numero sarebbe vieppiù ristretto, se si adoperassero soltanto degli apparati nei quali i segnali a vista fossero solidarii degli apparati elettrici.

Nostre Corrispondenze

Roma, 23 gennaio.

« Ora, che volete? È entrata in me la speranza che « una stella propizia all'Italia mi fornirà presto il modo « di adempiere agli obblighi che mi vennero imposti dalla « legge, anche prima del termine che la legge mi ha « prefisso ». Questo lieto presentimento fu partecipato agli astanti del banchetto di Stradella l'8 ottobre 1876 dall'on. Presidente del Consiglio, relativamente alla concessione all'industria privata delle ferrovie riscattate e da riscattare, a cui l'attuale Ministero è tenuto in forza dell'art. 4 della legge che approvò la Convenzione di Basilea. E bisogna dire che già l'on. Correnti, stipulando il Compromesso di Parigi, avesse altresì la visione della buona stella, perchè volle nell'art. 1° riservata la facoltà al Governo di rescindere il contratto biennale di esercizio colla Società del Sud dell'Austria sino dal 1° luglio 1877, mediante l'avviso preventivo di sei mesi.

Ma le speranze color di rosa dei due ottimi amici ed ottimisti (permettetemi il bisticcio) sono bell'e svanite, rispetto al tempo per lo meno, perchè il 1° gennaio corrente è trapassato, senza che siasi dato alcun avviso alla Società; e sfilarono a momenti quattro mesi dall'8 ottobre, senza che il profetizzato astro sia apparso ancora alla portata dei più forti telescopii: fu un ingannevole miraggio! Non è mio intendimento con ciò di criticare il Gabinetto, se non ha risolto ancora, nè vuol risolvere precipitosamente il difficilissimo problema. So e convengo non essere una soluzione, alla quale si possa addivenire volando; ma, francamente, non mi pare nemmanco che il Ministero progredisca, cammini su quella via: nessun negoziato in corso, nessuno alle viste, per quanto siasi detto e scritto da molti, fuorchè da me; e, peggio assai, non fu ancora fissato d'accordo il concetto direttivo, ch'io sappia; non furono ancora, in seno al Ministero, gettate le basi sulle quali aprire le trattative. Una Commissione di tecnici, parecchi membri del nostro Ufficio di Commissariato ferroviario, compilò un così detto Capitolato normale per la concessione dell'esercizio: ecco tutto; egli è poco assai, se pure servirà a qualcosa. Della Commissione parlamentare, che si ebbe in animo di nominare, e fu anzi annunziata ai quattro venti, si è ora smesso il pensiero: si capisce che non è più tempo di studii teorici, bensì di fatti pratici. —

Il compimento della rete ferroviaria della Sardegna, ecco il debito d'onore, come lo chiamarono ripetutamente, tanto l'on. Depretis, quanto l'on. Zanardelli, alla cui soddisfazione sono rivolte in ispecie le presenti cure dell'Amministrazione dei lavori pubblici. I negoziati colla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde sono condotti a buon punto, ed il più perfetto incontro deve essere sicuro e prossimo, visto che da una parte e dall'altra si procede collo stesso amore di conciliazione, colla medesima volontà di concludere. —

La *Libertà*, un giornaletto settimanale di Cosenza, movendo gravissime lagnanze contro l'Impresa appaltatrice Rebecchi, pretende dimostrare, in base ad una visita di collaudo eseguita tanto prematuramente per di lui uso e consumo, come si debba lasciare ogni speranza di vedere mantenuta la promessa fatta dall'on. Zanardelli in Parlamento di aprire al servizio pubblico, nel prossimo aprile, il tronco ferroviario dalla Macchia della Tavola a Cosenza. Dal canto mio, non sono in possesso di elementi per giustificare l'operato dell'anzidetta Impresa; mi sembra però prudente l'accettare soltanto con beneficio d'inventario i numerosissimi capi d'accusa della *Libertà*, e mi sembra equo l'aspettare di avere intese le ragioni dell'Impresa medesima, prima di condannarla. Se avrà realmente mancato ai suoi obblighi, lo dirà il contratto d'appalto, e pagherà se avrà rotto.

Mi sembra però altresì, in tesi generale, una strana pretesa, piuttosto che un legittimo diritto, quella di considerare come un cambiale da protestare a giorno fisso il compimento di lavori ferroviarii, alla cui esecuzione occorrono fattori tanto variabili, come la natura del terreno e l'aspetto del cielo. Certo, io so che l'Amministrazione dei lavori pubblici nutre ancora la speranza, perduta irreparabilmente dalla *Libertà* di Cosenza, della possibile apertura del tronco ferroviario sovraccitato pel mese d'aprile, e non mancò di trasmettere testè efficaci istruzioni alla Direzione locale dei lavori, perchè impartisca gli opportuni ordini di servizio e prenda all'occorrenza misure straordinarie per giungere allo scopo. —

Il meccanico signor Cetti, che ha officina a Modena, è venuto in Roma per sottopporre al Ministero dei lavori pubblici una sua invenzione, mediante la quale si eviterebbe qualsiasi scontro ferroviario.

Il signor Cetti, col quale mi sono abboccato, ed è persona senza alcuna pretesa, geloso naturalmente per ora del suo segreto, si limita ad assicurare che la sua è una idea molto semplice, della cui bontà è profondamente convinto. Le più meravigliose scoperte sono, in realtà, spessissimo dovute alle più semplici idee, e quindi non si può ragionevolmente *a priori* dare del sognatore all'umile meccanico anzidetto. Se saranno rose, fioriranno. —

Fu testè pubblicata, per cura della Direzione generale dei ponti e strade, la carta corografica delle strade comunali obbligatorie del compartimento di Roma, al 31 dicembre 1876, sulla scala ordinaria da 1 a 150,000.

Sono sette tavole, disegnate colla precisione e nettezza oramai antiche, dove si trovano chiaramente e utilmente indicate le strade ferrate, nazionali, provinciali e comunali, costruite, in costruzione e da costruire. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il nostro corrispondente da Roma ci scrive:

Avrà precisamente luogo il 28 corrente, secondo voi presentiste, la visita di ricognizione del tratto ferroviario da Badia a Legnago, e ne saranno incaricati, per conto del Governo, l'ingegnere-capo del Genio civile di Rovigo e un rappresentante del Commissariato per le ferrovie dell'Alta Italia. L'apertura della nuova ferrovia, ritiensi, si farà il 30.

Lo stesso corrispondente ci annuncia quanto segue:

A metà della settimana scorsa si adunò in seduta straordinaria il Consiglio superiore dei lavori pubblici, come vi preannunziai, per esaminare le modificazioni introdotte dall'ispettore del Genio civile comm. Parodi nel progetto di massima dell'ispettore Mati per per la sistemazione del porto di Genova, e ne accettò soltanto alcune, mantenendosi quasi interamente fermo a quest'ultimo progetto.

Furono quindi impartite istruzioni all'Ufficio di porti e spiaggie in Genova, perchè voglia coordinare i due progetti, quello di dettaglio e quello di massima, in conformità al parere del Consiglio. Sarà un lavoro non difficile, nè lungo, ma ci vorrà sempre un'altra quindicina di giorni, e l'asta non sembra che potrà essere indetta prima della fine di febbraio. Nei Capitolati d'appalto venne modificata una cinquantina di articoli.

Crediamo che l'annunciata riunione a Genova dei delegati governativi e delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'esame dei progetti riguardanti la congiunzione

della Stazione di S. Pier d'Arena colle calate di S. Benigno, avrà luogo il 27 del corrente mese.

È probabile che il 2 febbraio prossimo abbia luogo alla Pontebba la riunione dei delegati dei Governi italiano ed austro-ungarico per fissare la congiunzione delle linee e deliberare circa la Stazione internazionale.

Sappiamo che il Governo ha autorizzato la Società dell'Alta Italia ad acquistare 20 nuove locomotive per merci. A tal uopo la Società aprirà quanto prima i relativi incanti.

Abbiamo in questi giorni ricevuto da Berna un esemplare dei due fascicoli, testè pubblicati dal Governo federale, e contenenti i processi verbali delle sedute della Sotto-commissione tecnica e della Commissione plenaria nominata dal Consiglio federale per esaminare le varie questioni relative all'impresa del Gottardo.

Trattandosi di documenti importanti, che richiedono un ponderato esame, ci riserbiamo di darne nel prossimo numero un esatto e completo ragguaglio ai nostri lettori, colle deliberazioni della Commissione plenaria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Spese straordinarie per le Ferrovie dello Stato — La *Gazz. Uff.* del 17 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto in data 31 dicembre 1876:

Veduto l'articolo 5° della legge 30 dicembre 1876, n. 3587 (serie 2ª), con cui è autorizzato il Governo ad iscrivere nel Gran Libro del Debito pubblico e ad alienare tanta rendita Consolidato 5 per 0[0, quanta basti a ricavare la somma occorrente per far fronte nel 1877 alle spese pei lavori delle ferrovie dell'Alta Italia, in conseguenza delle Convenzioni approvate colla legge 29 giugno 1876, n. 3181; al pagamento delle rate d'estinzione del mutuo contratto dalla Società delle anzidette ferrovie colla Cassa di risparmio di Milano, passate a carico dello Stato per effetto delle stesse Convenzioni; ed alle spese per la continuazione dei lavori delle ferrovie Calabro-Sicule fino a concorrenza di 20 milioni di lire;

Ritenuto che il complesso di queste spese per l'anno 1877 si presume possa ascendere alla somma di circa 46 milioni;

Ritenuto che, nella ragione dei prezzi correnti del Consolidato 5 per 0[0, al capitale suddetto di 46 milioni corrisponde all'incirca la rendita annua di L. 3,100,000, salvi gli effetti dell'accertamento finale;

Ritenuto che l'alienazione della rendita suddetta avrà luogo, a seconda del bisogno, durante l'anno 1877, sicchè la iscrizione della rendita stessa potrà farsi con decorrenza di godimento, in parte dal 1° gennaio 1877, e in parte dal 1° luglio dello stesso anno;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Articolo unico. È autorizzata la iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per 0[0, della rendita di L. 3,100,000, di cui L. 1,600,000 con decorrenza di godimento dal 1° gennaio 1877, e le rimanenti L. 1,500,000 con decorrenza di godimento dal 1° luglio dello stesso anno.

Ferrovie Romane. — Riferendoci alla notizia pubblicata nel precedente numero, aggiungiamo che la Commissione, eletta dal Consiglio d'amministrazione delle ferrovie Romane per recarsi a Roma a trattare col Governo relativamente all'esercizio delle ferrovie medesime, è composta del barone Königswarter, del deputato comm. Tommasini e del deputato comm. D'Amico. Questi tre consiglieri possedono insieme circa 64,000 Azioni della Società.

Ferrovia Treviso-Belluno — In relazione a quanto riferimmo nel precedente numero, scrivono da Vittorio alla *Gazz. di Venezia* che, la sera del 18 corr., quel Consiglio comunale tenne una seduta pubblica per deliberare sulla costruzione del tronco ferroviario da Conegliano a Vittorio.

Vi assistevano 28 consiglieri; e dopo qualche discussione sopra la costruzione (poichè la somma era stata già antecedentemente votata), e dopo alcune dilucidazioni dell'ing. Gabelli, la Giunta municipale propose il seguente ordine del giorno:

« In rapporto alla deliberazione consigliare 1° luglio 1876, colla quale veniva incaricata la Giunta di trattare con chi avesse trovato più opportuno per l'attivazione di un tronco di ferrovia, che, partendo dalla Stazione di Conegliano, metta precisamente al centro di questa città; il Consiglio comunale invita la Giunta stessa a dare sollecita esecuzione alle pratiche necessarie per la costruzione, armamento, esercizio e successiva manutenzione del tronco suddetto, in ordine però sempre al progetto complessivo Conegliano-Vittorio-Belluno, di cui l'altra deliberazione 5 agosto 1876, passando colla ferrovia, o in trincea sotto le strade principali di Ceneda, o in argine con opportuni cavalcavia, collocando l'asse del fabbricato Passeggieri dove, per le condizioni estetiche, sarà trovato più opportuno, fra gli estremi segnati dai prolungamenti dell'asse del nuovo fabbricato comunale e dell'asse del piazzale centrale della via Concordia. »

Quindi, fatta la votazione per appello nominale, risposero *sì* 24 e *no* 4.

Ferrovia Milano-Erba - Rileviamo dai giornali di Milano che l'assemblea ivi tenutasi il 14 corr. fu numerosa, essendovi intervenuti 157 interessati. Il presidente Gadda, dopo di avere riassunte le deliberazioni prese nell'assemblea dell'8 aprile 1876, rese conto del mandato affidato al Comitato.

Il mandato era duplice, cioè: 1° di raccogliere fr. 700,000 a fondo perduto, richiesto dal signor A. Vaucamps di Bruxelles per concorso alla costruzione della linea (progetto Campiglio); 2° patrocinare la concessione, sia presso il Governo, che presso le Provincie e Comuni interessati.

In riguardo al primo mandato, il Presidente dice che la somma raccolta finora, ammonta a L. 656,270, cioè L. 600,000 fra Provincie e Comuni, e L. 56,600 fra industriali, commercianti e privati (fra le quali notansi le rilevantissime della Provincia di Milano per L. 150,000, della Provincia di Como per L. 120,000, del Comune di Milano per L. 75,000, del Comune di Mariano per L. 32,000, del signor Basevi per L. 10,000). Fa quindi un giusto encomio al concorso degli enti morali, notando che ben pochi furono i ricalcitranti, ed accenna al dovere di ricorrere nuovamente ad essi, onde convincerli dell'immenso vantaggio che avranno dalla linea, quando sarà aperta all'esercizio.

Osservando invece il meschino concorso degli industriali e commercianti, che furono i primi a dimostrare la necessità e convenienza della linea e che saranno anche i primi a sentirne l'utile maggiore, domanda all'Assemblea la nomina di tre altri membri, in aggiunta agli attuali costituenti il Comitato, ritenendo doversi grandemente addebitare alla mancanza d'industriali nella Commissione il risultato ottenuto presso di essi, minore assai del calcolato e del prevedibile.

In rapporto al 2° mandato, fa noto all'Assemblea che, per l'opera assidua dei rappresentanti del signor Vaucamps in Roma, pei buoni ufficii del deputato Merzario e dell'Allievi, e più ancora per il modo veramente speciale e degno delle maggiori grazie, con cui il Ministro dei lavori pubblici prese a cuore e protesse l'impresa, si ritiene omai vinto ogni ostacolo.

La nuova linea Briantea, partendo da apposita Stazione in Piazza Castello (comune a quella Milano-Saronno), si al-

laccierà alla linea attuale Milano-Como, mediante breve tronco fra Seveso e Camnago. Da ciò risulteranno due vantaggi: quello dell'allacciamento, pur mantenendo svincolato l'esercizio Seveso-Erba; e quello dell'accorciamento di 8 chilometri di percorso fra Milano e Como, seguendo il nuovo tracciato di Milano-Seveso-Camnago-Como.

Riferisce infine il Presidente che tutte le pratiche fra il concessionario ed il Governo sono regolate. Approvato il progetto Campiglio, sottoscritto il Capitolato, fissata in lire 200,000 la cauzione definitiva, effettuato il pagamento della preventiva cauzione in L. 30,000; manca quindi soltanto l'approvazione del Parlamento, che non può ritenersi dubbia, visto che il sussidio governativo di L. 1000 al chilom., ridotto al tronco Bovisa (Stazione di scambio merci coll'Alta Italia)-Erba, risulta essere il minimo degli oneri che lo Stato assume abitualmente.

Dopo alcune osservazioni dei signori ingegneri Carcano e Radice, e dilucidazioni domandate dal Sindaco di Seveso, viene accettata la proposta del signor Bazzoni, di deferire al Comitato la scelta dei tre industriali onde compiere il mandato presso quegli interessati, estendendolo però anche a tutti i privati che possono avere interesse nella costruzione della linea.

Ferrovia Ivrea-Aosta — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 15 corr., approvò i verbali dei Coonsigli comunali di Ayas e Brusson, con cui venne deliberato un sussidio per la costruzione della ferrovia Ivrea-Aosta.

Ferrovie in Basilicata. — Si ha da Balvano che i lavori del tronco ferroviario Balvano-Romagnano progrediscono con la massima alacrità, e che quel Municipio procederà d'urgenza alle riparazioni occorrenti alla strada che dal Marmo, con diramazione fra Picerno e Vietri, mette direttamente al Comune di Balvano.

Lo stesso Municipio si adopera perchè al più presto sia portata a compimento la condotta d'acqua, assunta dalla Casa Castel-Latta, e Galopin-Süe di Roma, che vi ha già inviato un proprio ingegnere per metter mano ai lavori.

Ferrovie Sarde — Si ha da Cagliari, 15, che il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Sarde ha partecipato al marchese di Villahermosa, consigliere della Società delegato in Cagliari, essersi deciso che siano tosto ripresi i lavori di quella Stazione ferroviaria e con grandissima attività. (V. sopra la *Corrispondenza da Roma*).

Disastro sulla ferrovia di Carrara — La *Nazione* ha i seguenti particolari intorno al disastro accaduto il 19 corr. sulla ferrovia di Carrara:

Nel manovrare per comporre il treno alle Piastre, ch'è una delle Stazioni della ferrovia marmifera di Carrara, due vagoni cominciarono nella discesa a trascinare la macchina; e quantunque il freno di questa fosse in perfetta regola, non bastò a trattenerla.

Ciò deve attribuirsi al non essere i detti vagoni stati fermati con sbarra di ferro avanti le ruote, come prescrive il Regolamento.

Si ha da deplorare la morte del commesso della Stazione delle Piastre, Agostini, e il ferimento alla testa, però non molto grave, del fuochista, i quali, presi dallo spavento, si gettarono giù dalla macchina. Il macchinista, che con sangue freddo rimase al suo posto, non ha sofferto alcun danno.

La macchina, giunta alla Stazione di Miseglia, potè fermarsi senza nessun deviamento e tornare a prendere un treno di 150 tonnellate per condurlo alla marina.

Aggressione alla Stazione di Pontelagoscuro — Scrivono da Padova all'*Adige*:

La notte del 15 corrente, alcuni malandrini invasero la Stazione ferroviaria di Pontelagoscuro, che è la prima per chi parte da Ferrara e viaggia verso questa città.

Ecco come sarebbe andata la cosa.

Nella notte fra il 14 ed il 15, il manovale Luigi Ghelli era di guardia. Era occupato nelle sue mansioni, aveva visitato i carri carichi che erano fermi in quella Stazione, e stava per ispezionare il magazzino delle merci.

Era proprio vicino ad uno dei portoni esterni di quel magazzino, quando fu assalito da alcuni malandrini. Il Ghelli tentò difendersi, ma erano in molti, e la sua resistenza fu inutile. Lo si legò colle mani dietro la schiena, lo si trascinò entro una di quelle garette che si veggono nelle Stazioni ferroviarie, e là due dei malandrini, armati, stavano in atto di ucciderlo, se egli dicesse una parola.

Il povero guardiano disse poi d'aver cercato di conoscere i suoi assalitori, ma erano colla faccia tinta, colla testa coperta e tutti imbaccuccati nei loro vestiti.

Intanto che i due custodivano il Ghelli, gli altri entrarono nei locali della Stazione e precisamente ove si trovava la cassa-forte.

Che fecero, che tentarono colà, non si sa; il fatto si è che, dopo circa due ore, il guardiano, trovandosi solo ed avendo osservato che più nessuno dei malandrini trovavasi nella Stazione, si decise di entrare in paese, e così legato presentarsi in teatro, ove aveva luogo un Veglione, per trovare i Reali Carabinieri e gli impiegati ferroviarii, della cui assenza gli aggressori avevano indubbiamente approfittato.

Si corse alla Stazione, e si verificò che i ladri non riuscirono a smuovere la cassa-forte, che era assicurata al pavimento. Quà e la si vedevano le prove del loro triste lavoro, ma i plichi, le somme appartenenti alla Società ferroviaria e tutti i valori in arrivo rimasero intatti.

Si dice che soltanto, allargato il buco della serratura, riuscirono a levar fuori alcune *palanche* per un valore di poche lire.

Subito l'Autorità diede opera per iscoprire i ladri, ma fino ad ora nulla si rinvenne.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna, 17, al *Journal de Génève*:

Le notizie pubblicate da alcuni giornali, che il Consiglio federale attendeva, il 15 corr., le risposte della Germania e dell'Italia alle sue note relative alla ricostituzione della Società e dell'impresa del Gottardo, e che l'imprenditore sig. Favre era deciso a sospendere i lavori del gran tunnel, se non gli si davano delle garanzie per continuarli, sono assolutamente prive di fondamento.

Prescindendo che i Governi non sono abituati, nelle loro relazioni internazionali, ad annunciare in precedenza l'invio d'una nota (il che sarebbe per lo meno superfluo), io so da buona fonte che il Consiglio federale non ha trasmesso alcun progetto di riorganizzazione ai Governi sovvenzionanti, e quindi non può attendere risposta in proposito. Esso si limitò da ultimo a comunicar loro i risultati dei lavori della Sotto-commissione tecnica (*), ed a trasmettere il programma dei lavori da eseguire durante l'esercizio 1877, come ha sempre fatto a quest'epoca sin dal principio dell'impresa. E sino ad ora gli Stati esteri non si sono pronunciati sui lavori della detta Commissione, che bisogna esaminare, ed il programma stabilito a tenore del trattato non ha sollevato alcuna obbiezione....

Quanto alla sospensione dei lavori del tunnel, non è la prima volta che se ne fa correr la voce. Ma finora il Consiglio federale non fu informato nè ufficialmente, nè officiosamente, delle intenzioni del sig. Favre a tale riguardo.

È noto che il sig. Favre ha intentato alla Società un'azione per ottenere delle garanzie. Se, prescindendo dalla questione di diritto, che dipende dai tribunali, si considera la situazione difficile del Gottardo, il mutismo degli Stati esteri, o piuttosto il loro rifiuto a fare nuovi sacrificii; il mercato finanziario per le imprese ferroviarie, in cui una Compagnia come quella del Nord-Est non trova una ventina di milioni di cui ha bisogno; nonchè i considerevoli capitali impegnati dal sig. Favre in questa impresa, trovasi del tutto naturale ch'egli voglia tutelare i

---

(*) Sull'elaborato della Commissione federale, vedi sopra le *Nostre informazioni particolari*. (La Red.)

propri interessi e quelli delle persone ch'ebbero fiducia in lui e nella impresa medesima. Ma da ciò ad una sospensione dei lavori, ci corre; attesocchè il traforo del tunnel è garantito dalle sovvenzioni degli Stati. Egli è perciò che non si può credere a tale sospensione.

— Però scrivono da Berna, 19, alla *Gazette de Lausanne:* La notizia della cessazione dei lavori al gran tunnel del Gottardo ha qualche cosa di fondato......

L'appaltatore sig. L. Favre si credette in dovere di presentare ieri al Consiglio federale una nota, colla quale annuncia che, se per l'avvenire la continuazione dei lavori dovesse richiedere, da parte sua, nuove anticipazioni di denaro, egli non le farebbe e sospenderebbe piuttosto i lavori finchè la sitnazione della Società ritornasse regolare.

Il Consiglio federale si è riunito ieri sera in seduta straordinaria per deliberare su tale notificazione. Secondo informazioni che si credono esatte, il Consiglio avrebbe deciso di accordare al sig. Favre un assegno (*allocation*) di due milioni sulla cauzione fornita dalla Compagnia.

— Scrivono pure da Berna che il sig. Dapples, ingegnere di Losanna, è stato nominato pel 1877 aggiunto dell'Ispettore del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu, dal lato di Göschenen, di m. 19.60; e dal lato di Airolo, di m. 14.90; quindi in totale m. 34 50, cioè m. 5 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere — Sull' incanto della ferrovia Berna-Lucerna, ch'ebbe luogo il 15 corrente, la *Gazzetta Ticinese* ha i segueuti ragguagli:

L'incanto ebbe luogo nel Casino di Berna. La sala era piena di gente. Dapprima la delegazione dello Stato di Berna presentò una protesta contro l' ammissione all'asta della nuova Società per azioni, rappresentata dai signori Jselin, Laroche e Gysin, perchè gli Statuti della Società non erano stati approvati dagli Azionisti, perchè la Società non era sufficientemente costituita, nè legittimata, perchè la sede della stessa non era stabilita a Berna, a tenore della disposizione della concessione, e finalmente perchè la constatazione di possedere i mezzi finanziarii non era avvenuta in tempo. L'amministratore della massa, il signor Russemberger, si dichiarò incompetente ad ordinare la sospensione dell'asta, ed il signor Ott, presidente della Commissione del Gran Consiglio bernese, riservò tutti i diritti del Cantone.

La prima offerta venne quindi fatta dalla nuova Società per 6 milioni, e seguì immediata quella di Berna con un aumento di fr. 100,000; e così di seguito fino a 7 milioni. Da questo punto gli aumenti furono ridotti a fr. 50,000 fino ad 8 milioni.

Sulla domanda dei delegati bernesi, venne allora sospesa l'asta per un quarto d'ora; e quindi ripresa con aumenti di fr. 25,000 fino ad 8,475,000. Allora, sulla domanda della nuova Società, intervenne una nuova pausa; e finalmente alle ore 3 e 20 minuti, la delibera venne fatta al Cantone di Berna, naturalmente colla riserva della ratifica per parte del popolo.

— A questo proposito scrivono da Berna al *Journ. de Genève*, che la questione Berna-Lucerna è lungi dall'essere risolta coll'aggiudicazione della ferrovia allo Stato di Berna; e si continua a preoccuparsene, perchè la prospettiva del *referendum* non rassicura nè i partigiani del riscatto, nè gli obbligazionisti.

I partigiani del riscatto temono che il popolo non trovi troppo elevato il prezzo di 8,475,000 fr.; e non solo si parla di fare delle offerte individuali agli obbligazionisti al di sotto del prezzo di delibera, facendo loro vedere il pericolo del rigetto del popolo, ma la quistione è seriamente discussa da parecchi giornali.

Egli è evidente che, se il popolo non ratificasse l'opera del Gran Consiglio, tutto è rimesso in questione; e gli obbligazionisti saranno costretti o ad acquistare la linea (di cui si curano assai poco), o ad intendersi colla Centrale o colla Giura-Berna, certo a condizioni molto sfavorevoli per essi.

— Annunciano pure da Berna che il Gran Consiglio venne convocato pel 5 febbraio p. v. per pronunciarsi sulla ratifica dell'acquisto della linea Berna-Lucerna. Il Governo cercherà frattanto d'intendersi cogli obbligazionisti.

A tale scopo, venne decisa la nomina d'una Commissione di 4 membri, di cui due scelti dalla Commissione del Gran Consiglio e due dal Governo, per entrare in trattative coi detti obbligazionisti. I membri scelti dalla Commissione sono i signori Ott e de Sinner; gli altri due non si conoscono ancora.

— Il *Fortschritt* calcola in 102,315,000 fr. il deprezzamento che ha colpito, dall'11 novembre 1874 al 4 gennaio 1877, le Azioni di sole 11 Compagnie ferroviarie e Banche della Svizzera tedesca, cioè: Nord-Est, Central, Gottardo, Arth-Rigi, Rigi, Regina-Montium, Società per le ferrovie di montagna, Credito Svizzero, Banca di Winterthur, Banca commerciale di Basilea e Banca commerciale di Berna.

Il *Fortschritt* dice che in questo calcolo sono comprese le sole Azioni e non le Obbligazioni, sulle quali pure vi sono notevoli deprezzamenti, p. es. di 30 milioni di franchi per quelle del Gottardo.

Ferrovie austriache. — Il *Nuovo Tergesteo* dice che al Ministero austriaco del commercio si sta elaborando un progetto, secondo il quale il tronco Lubiana-Tarvis-Pontebba verrebbe staccato dalla Rudolfiana e annesso alla Ferrovia Meridionale.

— Secondo la *Nuova Stampa libera*, la Compagnia delle Ferrovie austriache avrebbe ricevuto delle offerte, da parte d'una Casa di Berlino, per la cessione de' suoi possessi ed officine del Banato. Il prezzo propostole sarebbe di 30 milioni di marchi in oro. Le trattative sarebbero già in corso, ed il risultato non si farebbe troppo attendere. Il detto prezzo non si applicherebbe che ai possessi del Banato. La Compagnia conserverebbe i suoi stabilimenti di Boemia.

— Lo stesso giornale annuncia che la suddetta Compagnia ha l'intenzione di costruire una linea da Neu Szöny a Szobb, appena sia terminata quella da Temesvar ad Orsova. La nuova sezione formerebbe il prolungamento della linea Vienna-Raab, riva destra del Danubio; essa servirebbe a congiungere la linea della riva sinistra con Szobb, dopo aver traversato il Danubio ad Hellenbach. La esecuzione di tale progetto è però subordinata alla regolazione delle difficoltà pendenti tra la Compagnia ed il Governo ungherese.

— I giornali austriaci ci recano molti particolari sopra un doppio franamento avvenuto presso Steinbrück. Il primo franamento avvenne la notte del 13 al 14 corr, seppellendo alcuni casolari di quel villaggio, con parecchie vittime.

Il secondo franamento avvenne il 18, precipitando una gran massa di terra e sassi da un'altura presso Römerbad-Steinbrück, distruggendo tutti i lavori di salvezza sino allora eseguiti. In seguito a ciò, le acque della Sann uscirono dal loro letto, ed allagarono i circostanti terreni, distruggendo il ponte ed i fili telegrafici. Le comunicazioni verso Vienna sono totalmente impedite. Secondo le ultime notizie, presso la Stazione di Steinbrück verso Römerbad, i due binarii della ferrovia sono affatto ricoperti di terra per una lunghezza di 150 metri. Il movimento ferroviario fra Steinbrück e Vienna è sospeso. I treni dei passeggieri, da Lubiana, prendono la via Rndolfiana Villacco-Marburg-Vienna.

— Un telegramma di ieri da Vienna reca che il Comitato della Camera dei deputati approvò l'accordo fra l'Austria e l'Ungheria per le ferrovie del Sud, facendo qualche riserva intorno all'indennità per il riscatto delle linee Lombardo-Veneto.

Ferrovie francesi — Alla Camera dei deputati è stato presentato un emendamento al progetto di legge per la dichiarazione di utilità pubblica di parecchie ferrovie e per l'approvazione della Convenzione conchiusa tra lo Stato e la Compagnia d'Orléans.

Col detto emendamento si reclama la creazione d' una settima rete indipendente od autonoma, formata dalla fusione delle Compagnie delle Charentes, della Vandea, da Poitiers a Bressuir, da Poitiers a Saumur, delle ferrovie Nantesi, delle ferrovie di Maine e Loire, da Augoulême a Marmande, e da Montauban a Nontrou.

I concessionari designati nell'emendamento sono i signori: Piganeau e Comp. di Bordeaux, Etienne raffinatore a Nantes, il principe Béarn-Viaux, Maurizio Bixio, Richard Wallace, Di Lamberterie, ed il barone di Montour.

— Leggesi nel *Moniteur de l'Algérie:*

Sappiamo da buona fonte (ma però riferiamo la notizia con tutta riserva) che sarebbe stato conchiuso un accordo tra la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo e la Compagnia dell'Est-Algérien per la cessione a quest'ultima di tutta la rete algerina. Il progetto di Convenzione per tale cessione sarebbe tra breve sottoposto alla sanzione del Potere legislativo.

— Il generale Chanzy, governatore dell'Algeria (dice la *Semaine financière*), trovasi infatti a Parigi, e dicesi che tra i motivi del suo viaggio siavi anche quello relativo al rimaneggiamento della rete algerina.

Ferrovie in Algeria. — I lavori della ferrovia da Bona a Guelma procedono rapidamente, e si spera ch'entro il corr. mese i treni possano entrare in Stazione.

Alla data del 1° dicembre scorso, i movimenti di terra della seconda sezione di questa linea, cioè tra Duvivier e Guelma, erano terminati; ed il totale delle spese incontrate sino al 25 novembre dalla Compagnia concessionaria ascendeva a 7,476,000 fr.

Alla stessa data del 1° dicembre erano pure terminate le opere d'arte tra Sainte-Barbe del Tlélat e Sidi-bel-Abbès. Un materiale importante, tra cui 170 vagoni e 6 locomotive, si trovava già in pronto alla Stazione del Tlélat; ma non si crede che la linea possa venire aperta all'esercizio prima della fine di aprile p. v.

Ferrovie nella China. — I giornali chinesi annunciano che la strada ferrata di Woosung fu realmente aperta al pubblico il 1° dicembre scorso. Così anche questa importante questione venne sciolta in modo soddisfacente dal sig. Wade. Il servizio dicesi molto bene organizzato sulla detta linea.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 17 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 16 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Compagnia generale delle miniere*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 17 marzo 1873, e col capitale nominale di 6 milioni di lire, diviso in 12,000 azioni da L. 500.

Revoca di concessioni minerarie. — La *Gazz. Uff.* del 15 corr. annuncia che, con Decreto ministeriale del 18 settembre scorso, è stata revocata la concessione della miniera di rame detta *Mergozzo del Turrio*, sita nel Comune di Mergozzo, circondario di Pallanza, provincia di Novara, già accordata alla Società Carlo Pelham, Pelham Clinton, ing. Nicola Harvey e William Watson, con Decreto Reale 6 febbraio 1858.

Con altro Decreto ministeriale di egual data è stata revocata la concessione della miniera di rame detta *Miggiandone*, sita nel Comune di Miggiandone, circondario di Pallanza, provincia di Novara, già accordata alla suddetta Società con Decreto Reale della data suindicata.

Con altro decreto ministeriale di egual data è stata revocata la concessione della miniera di rame e nichelio detta *Freva*, sita nei Comuni di Cuzzago e Mergozzo, circondario di Pallanza, provincia di Novara, già accordata al sig. Giovanni Carozzi con R. Decreto 12 marzo 1859.

Il pesatore del macinato. — Leggesi nel *Diritto* del 20:

La Commissione del macinato, nella seduta di ieri sera, ha deciso definitivamente la questione del premio al pesatore Von Ernst, confermando la proposta del Comitato tecnico di assegnare il premio delle 50 mila lire a questo congegno, prescindendo dall'esperimento dei due mesi prestabiliti dall'avviso di concorso. La Commissione non si decise a ciò se non dopo le esplicite dichiarazioni del Comitato tecnico, che nessun altro dei congegni sottoposti all'esperimento del secondo stadio, a suo giudizio, avrebbe presentato le condizioni volute dal programma per vincere il premio. Laddove il pesatore Von Ernst era stato giudicato come il solo atto a risolvere il problema, ed atto pure a commisurare la tassa, con leggiere aggiunte e modificazioni che non ne varieranno il concetto. Lo assoggettarlo all'esperimento dei due mesi si sarebbe risolto pertanto in una inutile perdita di tempo.

La Commissione, in seguito al parere del Comitato tecnico, ha in pari tempo suggerito al Ministero di accordare un compenso, a titolo d'incoraggiamento, ai tre altri inventori di congegni che presentarono maggiori pregi, e sono l'Avanzi, il Salmery de Cragnotty, ed il Gostoli, a condizione che sia libero all'Amministrazione di valersi in seguito di talune parti od organi di detti pesatori, senza titolo a compenso da parte degli inventori.

Vendite dei beni demaniali — Leggesi nell'*Indicatore*:

Giovedì 11 corrente, negli Ufficii della Società anonima in Roma, si radunava in pubblica seduta il Consiglio di amministrazione della Società medesima, presieduto dal suo presidente sig. Comm. Domenico Balduino, coll'intervento del delegato governativo sig. Comm. Giuseppe Saracco, senatore del Regno, per la estrazione d'una delle serie delle Obbligazioni demaniali di prima emissione, che dovranno essere rimborsate a partire dal 1° aprile p. v.

Venne estratta la serie *E*, che colle precedenti segna la dodicesima estrazione sulle quindici serie che si dovevano rimborsare; di guisa che non rimangono più che *tre* sole *serie*, che veranno estratte successivamente negli anni 1878, 1879, 1880, il cui ammontare è largamente coperto dal prezzo dei beni già venduti, senza contare quelli che rimangono ancora da alienarsi.

Depositi franchi. — In seguito a decreto emanato dal Ministro delle finanze, col 1° febbraio p. v. andranno in vigore i depositi franchi nelle città di Venezia e Genova.

Emissione di biglietti consorziali. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente Decreto ministeriale del 16 corr.:

Ritenuto che il Consorzio degli Istituti di emissione ha provveduto alla stampa dei biglietti consorziali del taglio di *venti lire* in numero di 2,500,000 e pel valore di 50,000,000, come fu determinato nell'art. 1° del Regolamento 28 febbraio 1875;

Si determina quanto segue:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato a mettere in circolazione, per conto dello Stato, *due milioni cinquecentomila* biglietti consorziali definitivi, del taglio di *lire venti*, pel valore complessivo di *cinquanta milioni di lire*, i cui distintivi o segni caratteristici furono approvati con Decreto Reale del 21 dicembre 1876, n. 3540 (serie 2ª).

I suddetti due milioni cinquecentomila biglietti consorziali da L. 20 sono divisi in *duecentocinquanta* serie, da diecimila biglietti cadauna, segnati dal numero uno al numero diecimila inclusive.

Correlativamente alla emissione dei suindicati biglietti consorziali definitivi da L. 20, il Consorzio provvederà al ritiro dalla circolazione dei biglietti di egual taglio, stati dichiarati provvisoriamente consorziali col Regio Decreto 14 luglio 1874, n. 1942 (serie 2ª); e pel di più in eccedenza di questi, affine di compiere la emissione nella misura suaccennata, ritirerà una somma corrispondente di biglietti consorziali provvisorii da L. 10 e da L. 1000.

La emissione dei biglietti definitivi da L. 20, nonchè il ritiro di quei dichiarati provvisoriamente consorziali dei tagli suindicati, verranno fatti sotto l'osservanza delle disposizioni degli articoli 4, 5 e 7 del Regolamento 28 febbraio predetto.

Interesse delle Casse postali di risparmio. — Il Ministro delle finanze, con decreto del 14 corr., ha determinato che l'interesse da corrispondersi per l'anno 1877

sulle somme depositate nelle Casse di risparmio postali è mantenuto nel saggio già determinato per l'anno 1876, e cioè del 3.456 per cento al lordo, e del 3 per cento al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile.

Interesse della Cassa dei depositi e prestiti. — Il Ministro delle finanze, con decreto del 15 corr., ha determinato che l'interesse da corrispondersi durante l'anno 1877 sulle somme depositate alla Cassa di depositi e prestiti è mantenuto nel saggio già determinato per l'anno 1876, e cioè:

1° Nella ragione del 4.9916 per cento al lordo, e del 4.30 per cento al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile:

a) Per i depositi volontarii dei privati, Corpi morali e pubblici Stabilimenti;

b) Per i depositi per premio di riassoldamento e per surrogazioni nell'armata di mare;

c) Per i depositi per affrancazioni di annualità, prestazioni, canoni, ecc.

2° Nella ragione del 4.0637 per cento al lordo e del 3.70 per cento al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile, per i depositi di cauzioni dei contabili, impresarii, affittuarii e simili;

3° Nella ragione del 3.0188 per cento al lordo e del 2.60 per cento al netto della ritenuta per imposta di ricchezza mobile, per i depositi obbligatorii, giudiziarii, amministrativi.

L'interesse per le somme che la Cassa darà a prestito ai Corpi morali durante l'anno 1877 è similmente mantenuto nella ragione del 6 per cento.

Congresso tecnico-agronomico in Roma — Il 30 del corrente mese sarà inaugurato in Roma questo Congresso, promosso per cura specialmente del Collegio degli ingegneri-agronomi e del Comizio agrario.

Il Congresso si radunerà nelle sale del Campidoglio, concesse dal Municipio, e durerà fino al 4 febbraio. Le Direzioni delle strade ferrate e le Società Rubattino e Florio concedono il ribasso del 30 0/0 sul prezzo di trasporto.

Le iscrizioni al Congresso saranno ricevute fino al 25 corrente alla sede della Commissione (via Avignonesi, 32).

I lavori del Congresso saranno divisi in due parti: la prima relativa ad argomenti « di interesse degli esercenti ingegneria agraria », sia sull'istituzione dei Collegi provinciali e di un Collegio centrale, che sulle tariffe per le competenze degli ingegneri-agronomi da proporsi all'approvazione dei poteri dello Stato; la seconda parte riguarda « interessi scientifici », e si svolgerà sopra temi diversi di agraria e agrimensura, sulla statistica, rappresentanza agraria, sul nuovo catasto di perequazione fondiaria, e sulla legislazione forestale.

Costruzioni navali. — In questi ultimi giorni, secondo dice il *Bersagliere*, è stato firmato, fra il comm. Florio ed i fratelli Orlando, proprietarii dello Stabilimento di costruzioni navali in Livorno, un contratto, mercè il quale il comm. Florio fornisce senza interesse le somme necessarie ad ultimare il piroscafo *Ortigia*, che, tempo fa, venne varato nel cantiere suddetto, ed assume impegno di accordare lavori ai signori Orlando per la rispettabilissima somma di due milioni di lire.

L'atto generoso del sig. Florio, che intende a sviluppare l'industria nazionale, non ha bisogno d'essere illustrato con fronzoli. Fra breve adunque vedremo uscire dal cantiere di piazza Mazzini qualche nuovo piroscafo per la marina mercantile.

Irrigazione del Cellina. — Scrivono da Pordenone al *Giornale di Udine* del 19:

Sabbato scorso si radunò qui, nella sala municipale, la Commissione del Cellina per concretare le risposte da darsi ai quesiti della Deputazione provinciale, in appoggio della domanda per sussidio della Provincia. Intervennero 17 membri e molti altri interessati.

L'ing. Rinaldi spiegò nuovamente il suo progetto e le modificazioni introdotte nel manufatto principale della presa d'acqua e nel primo tronco del Canale conduttore, all'effetto di togliere le difficoltà di esecuzione e la opposizione mossa per parte dei negozianti di legname.

Così riformato, il progetto incontrò l'approvazione unanime degli intervenuti; ma fu deliberato di assoggettarlo all'esame di persone competenti in materia, e di sentire eziandio il parere di qualche geologo snl punto, se o meno, colla progettata derivazione delle acque del Cellina potrà avvenire una diminuzione di portata del fiume Noncello, e quindi un nocumento agli opificii su quest'acqua stabiliti.

In quanto alla superficie da irrigarsi, venne dimostrato che colle acque disponibili dai 12 ai 20 metri cubi, questa potrà estendersi ad oltre 20 mila ettari.

Una lunga discussione s'impegnò dippoi sul modo di far fronte alle spese di esecuzione del progetto, la quale importerà poco più di un milione di lire. Il Comitato proponeva un Consorzio dei Comuni interessati, siccome il mezzo il più economico e più sicuro per riuscire; ma, dopo qualche discussione, fu conchiuso di istituire un Consorzio misto di privati e Comuni, diminuendo con ciò a questi ultimi la responsabilità morale per l'impresa stessa.

Da ultimo, la Commissisne espresse all'ing. Rinaldi i sentimenti di gratitudine per l'iniziativa spontanea da lui presa pel progetto e per la redazione del voluminoso elaborato tecnico.

Unione postale internazionale — Venne annunciato l'ingresso nell'Unione postale universale dei seguenti nuovi paesi: 1.) Tutte le Colonie olandesi; 2.) Le Colonie spagnuole; 3.) il Brasile; 4.) i possedimenti inglesi: Ceylan, Straits Settlements, Laubau, Trinidad, Guyana inglese, isole Bermude, Giammaica e Maurizio.

La data di questo ingresso non è ancora stabilita. Senza dubbio, non sarà più tardi del 1° luglio 1877.

Si è in trattative circa all'ingresso nell'Unioue di Hongkong (Cina), del Giappone e delle Colonie portoghesi.

Venne annunciato nuovamente il desiderio dell'Argentina di aderire all'Unione.

Uffici telegrafici — L'11 corrente, nell'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di Brancaleone (provincia di Reggio Calabria) è stato attivato il servizio del Governo e dei privati.

L'Istmo di Darien. — È ultimamente arrivata a Colon la Commissione esploratrice, nominata dalla Società internazionale civile pel taglio dell'Istmo di Darien.

Tale Commissione, di cui è capo il sig. Luciano Bonaparte Wyse, ufficiale della Marina francese, e segretario il sig. O. Bixio dello Stato-maggiore italiano, si compone dei seguenti membri:

Celler, ing. francese; Brooks, ing. inglese; Gerster, ing. austro-ungarico; Musso, ing. italiano; Reclus, ufficiale della Marina francese; Millat, Barbiez e Baudoin, ufficiali del Genio civile francese; Charlot e Parame francesi; De Marendal di Nuova York; Gentil e Stenary francesi; Ponydessean e Talosa spagnuoli; Le Noan e Lanion francesi; Giocanti e Speloncati italiani (idrografi e meccanici); più due addetti assistenti e due ingegneri degli Stati Uniti di Colombia.

La Germania e la Svezia finora non risposero all'invito.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Qualche freddezza esperimentarono nella scorsa settimana i valori ferroviarii, fatta sola eccezione per le Obbligazioni delle Ferrovie Meridionali, che trovarono denaro seguitato a 227.75 e per ultimo a 229. Ma le Azioni relative oscillarono a stento tra il 328 al 327; toccarono in seguito il 330, e ritornarono a 328. I Boni con poche transazioni rimasero tra il 556 al 557.

Le Sarde, serie A, s'aggirarono sul 224.50; quelle della serie B, sul 222 — Le Pontebbane tra il 364 al 365.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si svegliarono alquanto: da 58 salirono a 62, e le Obbligazioni relative si aggirarono sul 235 al 234; correndo la voce che si stia ventilando un progetto di ricostituzione della Società delle Romane sopra basi che darebbero alle Azioni comuni di essa un'impor

tanza maggiore dell'attuale e di quella che avrebbero col progetto di riscatto. Nella stessa Borsa, le Lombarde subirono variazioni notevoli; poichè, dopo essere scese da 156 a 153, ripresero il 156, ma chiusero per ultimo a 153. Le Obbligazioni relative invariate sul 226 — Le Vittorio Emanuele, oscillanti tra il 228 al 226, chiusero a 229.

CONVOCAZIONI

Banca di Vercelli — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 4 febbraio p. v. in Vercelli (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di 7 consiglieri ed 1 censore.

Banca agricola industriale di Alessandria — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel 4 febbraio p. v. in Alessandria (Borsa di commercio), per la presentazione del resoconto 1876 colla relazione dei sindaci, per approvazione del bilancio e dividendo, per deliberare sui servigi di tesoreria ed esattoria, e per la nomina di 8 consiglieri e 2 sindaci.

Società franco-piemontese per la illuminazione a gas in Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel 15 febbraio p. v. in Torino (sale della Borsa), per udire la relazione della Commissione nominata l'11 marzo 1875, per la presentazione dei conti della gerenza, e per deliberare sopra modificazioni allo statuto, sopra l'alienazione di stabili, e sulla conferma del Consiglio di sorveglianza.

Banca di Credito Veneto in Venezia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 18 febbraio p. v. in Venezia (sede sociale), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio sociale 1876, e la relazione dei censori per l'approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banca Nazionale nel Regno d'Italia — Dal 5 febbraio p. v., presso ciascuna sede e succursale della Banca, si pagherà agli azionisti il dividendo del 2° semestre del 1876, fissato in L. 50 per Azione.

Avvisi d'Asta

Il 30 corrente, presso i Commissariati generali dei 3 Dipartimenti marittimi, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la provvista di m. c. 650 di legno pino detto Pitch-pine, per L. 56,275.86, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 1° febbraio p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 5° tratto della strada provinciale da Aquila ad Ascoli, della lunghezza di m. 6380.45, per la presunta somma di L. 231,130. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 16,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una nuova coronella a sinistra del Po in Comune di Sustinente, della lunghezza di m. 737, per il presunto importo di L. 52,638.85. Lavori da eseguire entro 60 giorni. Deposito d'asta L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva in L. 5200 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale Montemurro-Spinoso, attraversante l'abitato, della lunghezza di m. 859.28, per la presunta somma di L. 46,252.95. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva L. 7000 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Aosta in Francia pel Piccolo S. Bernardo, della lunghezza di m. 55,009, per la presunta annua somma di L. 16,680. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 1800; cauzione definitiva L. 555 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco di strada nazionale da Savona a Ceva, fra il ponte dello Sbarro ed il torrente Belbo, della lunghezza di m. 34,195, per la presunta annua somma di L. 28,890. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 950 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale del Sempione, fra la Stazione della ferrovia di Arona alla spalla destra del ponte sul Toce alla Masone, della lunghezza di m. 45,851, per la presunta annua somma di L. 33,520. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 1125 di rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale, fra Camigliati ed il torrente Cecita, della lunghezza di m. 10,937.81, per la presunta somma di L. 128,200. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sondrio, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale dello Stelvio, fra Sondrio e Tirano, della lunghezza di m. 25,078.40, per la presunta annua somma di L. 15,450. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 515 di rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per la sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale detta dell'Umbria, della lunghezza di m. 53,639, per la presunta annua somma di L. 21,931. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 1000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Palermo a Trapani, fra il ponte Finocchio e Trapani, della lunghezza di m. 57,226, per la presunta annua somma di lire 49,739.31. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della strada provinciale da Rogliano per Parenti alla nazionale Silana, della lunghezza di metri 10,326.75, per la presunta somma di L. 93,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito L. 5000; cauzione definitiva lire 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran S. Bernardo, della lunghezza di m. 2,542, per la presunta annua somma di L. 35,430. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 2400; cauzione definitiva L. 1200 di rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta, della lunghezza di m. 31,100, per la presunta annua somma di lire 23,170. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva come sopra.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale dal Gigliotto a Terranova, della lunghezza di m. 10,039.42, per la presunta annua somma di L. 17,640. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva come sopra.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 3ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3423	3344	79	»
Viaggiatori	543,987.80	502,230.40	41,757.40	»
Merci a grande velocità . .	192,975.80	170,621.35	22,354.45	»
Merci a piccola velocità . .	756,476.08	721,404.60	35,071.48	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,493,439.68	1,394,256.35	99,183.33	»
Navigazione sui laghi . . .	11,682.50	9,077.90	2,604.60	»
Totale della settimana . . .	1,505,122.18	1,403,334.25	101,787.93	»

PRODOTTI *dal* 1° *al* 21 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	1,718,451.50	1,600,351.25	118,100.25	»
Merci a grande velocità . .	599,193.05	514,615.55	84,577.50	»
Merci a piccola velocità . .	2,113,236·23	2,089,503.65	23,732.58	»
Totale dei prodotti ferroviari	4,430,880.78	4,204,470.45	226,410.33	»
Navigazione sui laghi . . .	34,438.83	27,981.65	6,457.18	»
Totali	4,465,319.61	4,232,452.10	232,867.51	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 3ª settimana . . .	436.30	416.94	+ 19.36	+ 4.64
Prodotti totali . . .	1294.44	1257.32	+ 37.12	+ 2.95

Strade Ferrate Meridionali

52ª Settimana. — *Dal* 24 *al* 31 *dicembre* 1876

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1876	1,446.—	660,574.44	456,83
Settimana corrisp. nel 1875.	1,446.—	438,109.65	302.98
Differenze nei prodotti della settimana 1876. . . .	»	+ 222,464.79	+ 153.85
Introiti dal 1° gennaio 1876	1,446.—	22,165,593.47	15,328.90
Introiti corrisp. nel 1875	1,429.63	20,928,165.39	14,638.87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876 . . .	+ 16.37	+ 1,237,428.08	+ 690.03

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1876.	1,084.—	122,054.34	112.60
Settimana corrisp. nel 1875.	920.—	146,972.42	159.75
Differenze nei prodotti della settimana 1876	+164 —	— 24,918.08	— 47.15
Introiti dal 1° gennaio 1876.	1,005.55	6,181,067.69	6,146.95
Introiti corrisp. nel 1875 .	818.19	5,287,138.36	6,461.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1876	+187 36	+ 893,929.33	— 315.04

Strade Ferrate Romane

48ª Settimana. — *Dal* 26 *novembre al* 2 *dicembre* 1876.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	695,042.09	22,017.84
Settimana corrisp. del 1875.	1,646	529,615.73	16,776.97 (a)
Differenza (in più . . .	—	165,426.36	5,240.87
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 x.bre 1876 .	—	24,472,085.65	16,147.00
Periodo corr. 1875	—	23,713,094.83	15,249.35
Aumento	—	758,990.82	897.65
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 25 novembre 1876 chilometri in esercizio . . . N.1646
» 1 » al 14 » 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N.1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 30 novembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	11,171	13,445.94
Bagagli	357	194.23
Merci a grande velocità	1,665	875.68
Merci a piccola velocità	1,506	8,794.82
Introiti diversi	»	56.65
Totale L.		23,367.32

ANNUNZI

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

PRINCIPALI LAVORI ESEGUITI, IN CORSO DI ESECUZIONE OD ASSUNTI,

dal Gennaio 1871 *al Dicembre* 1876

		Lunghezza metri
Ponte sul flume *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone dello Mura	» di Firenze	122
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	32
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sul *Busento* a Cosenza	» di Cosenza	22
Id. (All) *Sisto* sul Tevere in Roma	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
N. 2 ponti sul *Lambro*	Provincia di Milano	76
Ponte sul *D. Antonio*	»	22
Ponti Vaprio e Cassano *(andatoi)*	»	169
N. 2 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	26
Ponte sul *Senorbi*	» di Cagliari	16
N. 4 ponti sul *Longano, Idria, Calvaruso* e *S. Caterina*	» di Messina	83
Ponte sul torrente *Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. id. *Cardevole*	» di Belluno	28
Ponticello sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Ufente*	» di Roma	15
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 5 ponti sul *Corace, Alli, Simmeri, Crocchio, Tacina*	» di Catanzaro	532
Id. sulla foce vecchia di Licola	Ministero della Real Casa	11
Id. sull'*Ombrone*, nella R. Tenuta di Poggio a Cajano	»	34
N. 4 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	242
Ponte sull'*Adda*	Ferr. Monza-Calolzio	108
Id. sull *Oglio*	Ferr. Cremona-Mantova	128
N. 6 ponti sul *Secchia, Moteggiana, Zappetto*, Cittadella di *Mantova*, e strada *Parmense*	Ferr. Mantova-Modena	341
N. 23 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	188
Soprapassaggio	Ferr. Torino-Rivoli	13
N. 2 ponti sul *Lanzo* e *Gretano*	Ferr. Asciano-Grosseto	61
N. 7 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	73
Ponte sul fosso *Reale*	Ferr. Pisa-Colle Salvetti	39
N. 10 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	97
N. 4 ponti sul *Tevere* sotto Giove (C), *Mignattaio, Teverello*, e fosso di *Orte*	Ferr. Firenze-Roma	277
Ponte sul *Marmolajo*	Ferr. Roma-Livorno	44
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	Ferr. Livorno-Genova	7
N. 6 ponti (all.) sul *Navicelli, Emissario, Calambrone, Tora Vecchia, Tora Nuova* e *Cigna*	Ferr. Livorno-Pisa	102
N. 6 ponti (all.) sul *Bisenzio, Ombrone, Pesa, Era, Elsa, Cecinella*	Ferr. Pisa-Firenze	216
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
N. 2 ponti sul *Sacco*	Ferr. Roma-Napoli	61
Ponte sul Canale di *Pollena*	Ferr. Napoli-Castellammare	14
N. 5 ponti sul *Pescara* (B)	Ferr. Pescara-Popoli	239
N. 6 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	63
Ponte detto di *Capo-Pescara*	Ferr. Popoli-Aquila	43
N. 3 ponti sull'*Aterno*	»	92
N. 2 ponti sul *Tanagro* e *Sele*	Ferr. Eboli-Contursi	230
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	27
N. 8 ponti sul *Tanagro, Acqua Bianca* e *Vallone Intaglio*	Ferr. Contursi-Romagnano	340
N. 9 ponti sul *Platano*	Ferr. Romagnano-Bellamuro	424
Ponte sul *Basento* (B)	Ferr. Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella*	Ferr. Pisticci-Ferrandina	148
N. 22 ponticelli	»	61
N. 28 ponti di luce inferiore ai 10 metri	Ferr. Ferrandina-Grassano	105
N. 2 ponti sul *Fiumarella* e sul *Frasso*	Ferr. Taranto-Cariati	19
N. 3 ponti sul *Fiumenica, Venere* e *Molinello*	Ferr. Cariati-Cirò	115
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	29
Ponte sul *Lipuda*	Ferr. Cirò-Strongoli	41
Id. sul *Neto* (A)	Ferr. Strongoli-Cotrone	161
N. 11 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	68
N. 2 ponti sul *Tacina* e *Fiego*	Ferr. Cotrone-Roccabernarda	143
N. 6 ponti sull'*Alli, Simmari, Uria, Cropani, Fiumarella* e *Crocchio*	Ferr. Roccabernarda-Catanzaro	889
N. 9 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	60
N. 4 ponti sul *Corace, Griso, Soverato, Squillace*	Ferr. Catanzaro-Soverato	141
N. 14 ponticelli	»	64
N. 10 ponti sull'*Assi, Guardavalle, Munita, Vodà, Gallipari, Salubro, Alaca, Calatro, Davoli, Ancinale*	Ferr. Soverato-Assi	367
N. 19 ponticelli	»	35
N. 19 ponti sul *Musa, Precarito, Stilo, Allaro, Callopinace, S. Agata, Boetto, Mollaro, La Verde, Carreri, Pintamati, Tre Carlini, Condoianni, Portigliola, Gerace, Sordo, Torbido, Barucca*	Ferr. Assi-Reggio	1125
N. 28 ponticelli della lunghezza complessiva di	»	197
N. 12 ponti sul *Coscilello, Grondo, Esaro, Fellone, Finita, Settimo, Emoli, Sordo, Campagnano, Lanea, Mavigliano*	Ferr. Buffaloria-Cosenza	422
N. 17 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	162
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	Ferr. Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani*	Ferr. Girgenti-Campofranco	95
N. 16 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	157
N. 3 ponticelli	Ferr. Campofr-Passofonduto	10
Ponte sul passo della *Spina*	Ferr. Campofranco-S. Pietro	97
Id. sottopassaggio alle *Mattine*	»	66
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	14
N. 2 ponti detti supplementari	Ferr. Campofr.-Passofonduto	11
N. 2 ponti sul *San Pietro* e *Barbiere*	Ferr. S. Pietro-Lercara	57
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	31
Ponte sul *Morello*	Ferr. Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto* (B)	Ferr. Catania-Messina	113
Id. *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. *Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. *Carioni*	Ferr. privata Cave di Carrara	32
Ponticello sul *Carriona*	»	9
Ponte Groppoli sul *Carrione*	Ditta Walton e Nepote	12
Ponte sul Tevere in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E)	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	98
N. 3 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	25
N. 46 ponti e ponticelli diversi	Per diversi	344
N. 18 » » » (F)	Ferr. Serradifalco-Campofr.	255

TOTALE 510 PONTI DELLA LUNG. TOTALE DI METRI 13,406

		Superficie coperta M. q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia* e *Bari*	Ferrovie Meridionali	11155
Id. nell'Arsenale di *Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello Stabilimento *Visconti*	Ditta Visconti Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del Tivoli di *Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Pensilina del *Palazzo Quirin. in Roma*	Ministero della Real Casa	218
Id. della Stazione di Falconara	Ferrovie Meridionali	242
Pensilina e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoie per la Esposizione di *Belle Arti*	Comitato Esposiz. Belle Arti	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle Staz. di *Messina* e *Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	2038
Id. nel Grande Albergo del Quirinale in Roma	Signor Comm. Guerrini	226
Id. pel nuovo Palazzo del Ministero delle Finanze in Roma	Ministero delle Finanze	230
Id. pensiline e lanternini per conto di privati	N. N.	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA M. Q. 18,693

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 18,000 tonnellate di ferramenti diversi, destinati specialmente a travature per ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale per ferrovie e tramways, solai metallici. Oltre un gran numero di lavori in ferro od in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 31 Gennaio 1877 N.° 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

L'ESERCIZIO DELLE FERROVIE ITALIANE

(Continuazione e fine — V. N. 4).

Dopo avere per tal modo accennati i difetti dei diversi sistemi di contratti in vigore o proposti per l'esercizio di parecchie ferrovie o reti di ferrovie italiane, è con molta peritanza che mi accingo ad esporre le norme che, a mio avviso, dovrebbero prendersi per base dei nuovi contratti che si debbono stipulare. Tanto maggiore è tale peritanza, in quanto che io persisto nell'opinione, manifestata nella lettura da me fatta, alcuni mesi sono, al Collegio degli ingegneri in Milano (e già precedentemente citata), quando, nell'accennare al contratto proposto dal Governo per affidare alla Società delle Meridionali l'esercizio delle ferrovie Romane, Meridionali e Calabro-Sicule, dicevo: « Sebbene questi concetti (quelli su cui si basava il contratto in parola) sieno in massima giusti, e sebbene le basi della Convenzione proposta siano il frutto di studii profondi e d'indagini accuratissime, a noi sembra che basti l'enumerazione degli articoli fondamentali di essa, per dimostrarne la notevole complicazione, la facilità che sorgano delle contestazioni sull'interpretazione e sull'applicazione di essi, e per convincere che, *se nulla di più semplice e di più conveniente si può fare, come sembra, in tal senso, è impossibile, almeno in teoria, di trovare una soluzione pienamente soddisfacente del quesito di affidare ad una Società l'esercizio delle ferrovie di proprietà dello Stato* ».

Io sono convinto che un contratto d'esercizio qualsiasi darà sempre adito ad obbiezioni assai gravi, e non potrà risolvere integralmente il problema; per cui ritengo che non isfuggiranno a tale destino neppure le mie proposte, desunte da uno studio fatto principalmente nell'intento di vincere, se non tutte, almeno le maggiori difficoltà e di togliere, per quanto è possibile, gli inconvenienti che si manifestano colle altre specie di contratti.

Sebbene le condizioni a cui deve, secondo me, soddisfare un contratto d'esercizio, risultino abbastanza chiaramente dall'esame precedentemente effettuato delle diverse classi di contratti, credo opportuno di esporle di nuovo ordinatamente. Esse sono le seguenti:

1° Il contratto deve essere semplice, chiaro e di facile applicazione.

2° I rapporti delle parti contraenti devono essere assai ben definiti, e ben definiti devono essere i diritti ed obblighi rispettivi, in modo da evitare, per quanto è possibile, le cause di contestazione.

3° Alla Società esercente deve essere riservato un sufficiente margine di lucro, affinchè non si trovi ben presto in condizioni cattive, che la costringano a creare degli imbarazzi ed a tentare di procurarsi qualche vantaggio, o con dei litigi, o adottando delle misure pregiudizievoli al buon andamento del servizio. Un tal lucro non deve però riuscire troppo gravoso pel Governo, e deve essere almeno in parte frutto della intelligenza, colla quale la Società deve saper condurre l'industria affidatale.

4° La Società deve essere interessata a procurare con tutta la sua intelligenza ed attività il maggiore sviluppo possibile del traffico, e le maggiori possibili economie nelle spese d'esercizio.

5° Tanto al Governo, quanto alla Società, deve essere aperto l'adito a far applicare quelle modificazioni nelle tariffe e negli orarii che vengano consigliate dall'interesse generale del servizio.

6° Tanto al Governo, quanto alla Società, deve essere aperto l'adito a far adottare quelle modificazioni nel materiale fisso e mobile e nei servizii di trazione, manutenzione od altro, che si possano trovare opportune.

7° Devono essere assolutamente evitate le contestazioni su diversi punti essenziali, quali sarebbero il controllo dei conti della Società, la distinzione fra i lavori di ordinaria e quelli di straordinaria manutenzione, la necessità di lavori d'ingrandimento delle Stazioni, d'ampliamento del corpo stradale e simili. Ad entrambe le parti contraenti deve essere possibile di proporre l'esecuzione delle opere di straordinaria manutenzione, d'ampliamento e d'ingrandimento, che si rendessero necessarie.

Non mi pare che vi possa essere discussione sulla opportunità, e direi quasi anche sull'assoluta necessità, che tali condizioni siano, per quanto è possibile, soddisfatte. Le difficoltà e le discussioni cominciano naturalmente quando si tratta dei mezzi coi quali raggiungere tali intenti.

Io credo che vi si possa riuscire discretamente, sopprimendo in buona dose gli inconvenienti di tutti i contratti d'esercizio, coll'istituire per ciascuna delle Società esercenti un apposito Comitato di 5 membri, con mansioni ben definite, relative a tutti quei punti del contratto, che potrebbero dare più facile adito a contestazioni. Il Comitato dovrebbe essere composto di due delegati del Governo, di due delegati della Società e d'un quinto membro scelto, a cagion d'esempio, dalla Società su una terna proposta dal Governo. I membri di questo Comitato dovrebbero essere al tutto indipendenti e dalla Società e dal Governo, largamente retribuiti, perchè potessero dedicare tutta la loro attività al disimpegno delle mansioni che verrebbero loro affidate, e il loro mandato dovrebbe essere irrevocabile.

Però potrebbe essere ad ogni anno cambiato, per turno, uno dei membri del Comitato, e la nuova nomina dovrebbe farsi nel modo stesso con cui venne fatta la prima nomina del membro cessante: cioè, se fosse un delegato della Società quello che dovrebbe uscire dal Comitato, sarebbe la Società che dovrebbe o nominarne un altro, o confermare in carica il precedente; se fosse un delegato del Governo, spetterebbe a lui la nuova nomina; e se fosse quello scelto dalla Società su terna proposta dal Governo, si dovrebbe procedere nella stessa guisa per la riconferma o la nuova elezione.

I membri di questo Comitato dovrebbero avere libero l'accesso negli Ufficii della Società e poter prendere visione di tutti i registri e di tutti gli atti di essa; ed uno dei suoi membri, da esso prescelto, dovrebbe avere il diritto di assistere, senza voto, alle sedute del Consiglio di amministrazione della Società. Le deliberazioni del Comitato dovrebbero prendersi a maggioranza di voti; e tanto il Governo, quanto la Società, dovrebbero impegnarsi ad osservarle integralmente. Ad entrambe le parti dovrebbe essere impedito di ricorrere ad un Tribunale qualsiasi contro tali deliberazioni, che per esse dovrebbero avere forza di legge.

Le mansioni principali del Comitato, così costituito, dovrebbero essere le seguenti:

Controllare i conti della Società, determinando, in base ad essi, le cifre rispettive di credito e debito delle due parti contraenti. Per tal oggetto, la Società potrebbe essere obbligata a rimettere al Comitato una copia autentica del suo libro mastro e tutti i documenti giustificativi, che potessero essere da esso richiesti.

Deliberare, sia su proposta del Governo, sia su proposta della Società, sulle modificazioni di tariffa e sugli aumenti o diminuzioni nel numero dei treni da farsi sulle diverse linee.

Deliberare, sia su proposta del Governo, sia su proposta della Società, sulla necessità ed entità delle opere d'ampliamento ed ingrandimento delle linee; stabilire la distinzione fra le opere di ordinaria e quelle di straordinaria manutenzione, determinando anche l'entità delle opere di straordinaria manutenzione occorrenti. A tal uopo, il Comitato dovrebbe avere il diritto di eseguire le constatazioni, gli assaggi e le esperienze che credesse opportune, e la Società dovrebbe fornire al Comitato i mezzi di effettuarle, prestandosi, anche mediante i suoi agenti, all'esecuzione di esse.

Deliberare, sia su proposta del Governo, sia su proposta della Società, intorno alle modificazioni da introdursi nel materiale fisso e mobile e nel servizio, facendo all'uopo eseguire dalla Società le esperienze che credesse necessarie.

Deliberare, su proposta del Governo, intorno all'eventuale aumento di corredo del materiale mobile, necessario per l'esercizio della rete.

Quando sia ammessa la costituzione di questi Comitati colle attribuzioni suaccennate, i contratti d'esercizio potrebbero riuscire anche molto più semplici, senza che gli interessi del paese fossero compromessi. Le basi fondamentali di essi, con qualche lieve modificazione eventualmente necessaria per le condizioni diverse delle reti, potrebbero, secondo il mio avviso, essere le seguenti:

Le ferrovie verrebbero consegnate alle Società in istato di ordinaria manutenzione, e dovrebbero essere da esse esercitate e mantenute a tutte loro spese.

Le Società dovrebbero provvedere il materiale mobile occorrente per l'esercizio, ed essere obbligate ad acquistare, a prezzo di stima, quello che si trova attualmente in servizio.

Il prodotto netto dell'esercizio, con deduzione delle quote assegnate, come in seguito, alle Società, dovrebbe spettare al Governo; e le Società dovrebbero in ciascun anno garantire ad esso un minimo prodotto netto, uguale al medio prodotto dei tre anni precedenti; e quindi nel 1878 il medio prodotto degli anni 1875-76-77, nel 1879 il medio prodotto degli anni 1876, 77 e 78, e così di seguito.

Alle Società dovrebbe essere assegnata, in retribuzione dei loro servigi, una quota percentuale del prodotto lordo, variabile a seconda delle reti, e decrescente all'aumentare del prodotto in modo da dare una cifra complessiva crescente col prodotto, ma in proporzione minore di esso. Quando, nel corso degli anni, il prodotto lordo delle reti venisse a raddoppiare, non dovrebbe riuscir doppio il lucro delle Società, ma dovrebbe, per esempio, riuscire una volta e un quarto quello che si verificava all'origine.

Oltre a questo compenso, dovrebbe assegnarsi alle Società una larga quota percentuale dell'aumento che si verificasse nel prodotto lordo effettivo, a fronte della media dei tre anni precedenti, affinchè desse avessero interesse a procurare un aumento di traffico; ed inoltre, per incoraggiarle a fare la massima economia nelle spese d'esercizio, dovrebbe venir loro accordato un premio, ogni qual volta si verificasse un miglioramento nel rapporto fra gli introiti e le spese d'esercizio. Se, a cagion d'esempio, una delle Società riuscisse, colla propria attività ed intelligenza, a ridurre dell'uno o del due per cento le spese d'esercizio, non sarebbe equo che un tale vantaggio andasse tutto a favore del Governo, ma una parte almeno di esso dovrebbe destinarsi alla Società come giusto premio delle sue fatiche.

Le spese per opere di manutenzione straordinaria, quando non si rendessero necessarie, a giudizio del Comitato, per difetto dell'ordinaria manutenzione, e quelle d'ingrandimento dei fabbricati, d'ampliamento del corpo stradale, di aumento di binarii e simili dovrebbero stare a carico del Governo. Desse dovrebbero venire eseguite dalla Società, dietro il semplice rimborso delle spese liquidate dal Comitato. I contratti d'appalto, eventualmente necessarii per l'esecuzione di queste opere, dovrebbero pure essere approvate dal Comitato.

Le linee che si aprissero all'esercizio dopo la stipulazione del contratto e il cui esercizio dovesse essere assunto dalla Società, non dovrebbero entrare, in linea di conto, nella determinazione delle medie precedentemente accennate, se non dopo cinque anni d'esercizio. Nei primi cinque anni, l'esercizio di esse dovrebbe farsi dalla Società, dietro il rimborso delle spese effettive e colla retribuzione della quota percentuale sul prodotto lordo, fissata pel complesso della rete in cui sono comprese tali linee. Desse dovrebbero venir consegnate alla Società in istato d'ordinaria manutenzione. Spetterebbe al Comitato di derminare le opere, aventualmente mancanti e che dovrebbero eseguirsi direttamente dal Governo o dalle Società a sue spese.

Altre disposizioni di dettaglio, che qui non occorre menzionare, sarebbero naturalmente necessarie all'atto dell'effettiva stipulazione dei diversi contratti. Non mi estendo neppure ad accennare alle modificazioni, che si dovrebbero ad essi apportare, a seconda delle condizioni delle diverse reti; nè mi pare del caso d'accennare alle cifre di compenso e di interessenza, che dovrebbero essere assegnate alla Società. Tali cifre, variabili a seconda delle reti, non potrebbero essere che il risultato di trattative dirette del

Governo cogli aspiranti all'Impresa, e non riuscirebbe di alcuna utilità pratica il tentare di stabilirle in astratto. Mi basta aver indicate le norme generali, che dovrebbero, secondo il mio avviso, seguirsi nelle stipulazioni, e che credo siano abbastanza opportune e possano produrre notevoli vantaggi.

Colla creazione dei Comitati, le contestazioni sarebbero quasi impossibili; e scegliendo a costituirli delle persone superiori ad ogni eccezione per onestà e capacità, si potrebbe essere sicuri che gli interessi del bilancio dello Stato e del paese non sarebbero compromessi col venire affidati alle loro mani.

Verrebbe ad essere riservato quasi esclusivamente a beneficio del Governo l'aumento di prodotto, che indubbiamente si verificherà su tutte le reti di ferrovia, e le economie eventualmente possibili sulle spese di esercizio; ed il Governo avrebbe una sufficiente libertà d'azione, per fare adottare tutti quei provvedimenti che stimasse opportuni al servizio.

Le Società, anche col garantire una cifra minima di prodotto netto, non si esporrebbero a rischi troppo rilevanti. I risultati dei successivi esercizii entrerebbero sempre e per tre volte, in linea di conto, nella formazione delle medie da garantire; per cui, ogni qual volta, o per aumento di prezzo dei carboni, o per crisi od altro motivo, il prodotto netto avesse a riescire inferiore alla media, esso farebbe diminuire la media dei tre anni successivi, e la Società non dovrebbe sopportare che la perdita della differenza manifestatasi nel primo anno. Questo pericolo essendo assai limitato, le Società troverebbero un margine di lucro, sufficiente ad assicurar loro una prospera esistenza, nei diversi cespiti di retribuzione assegnati; e siccome questi sarebbero in buona parte il prodotto dei loro sforzi, così esse sarebbero interessate a cooperare al miglioramento del servizio, allo sviluppo del traffico ed alla diminuzione delle spese.

Col tenere separati per cinque anni i conti delle nuove linee che si aprissero all'esercizio, si riescirebbe all'intento di lasciare che l'esercizio di queste linee divenisse normale e col regolare sviluppo di traffico ad esse competente; e si eviterebbe il pericolo che desse influissero troppo sfavorevolmente sulle medie da garantirsi a scapito delle Società.

Come già dissi, sono il primo a riconoscere che anche il sistema da me proposto non è scevro di difetti, e che ad esso si possono fare delle gravi obbiezioni; cionnonostante nutro lusinga che la somma dei vantaggi che offre superi quella degli inconvenienti, e che meriti perciò d'essere preso, se non altro, in benevola considerazione da chi si occupa dell'importante argomento. L'avvenire del nostro paese è troppo legato a quello delle Strade ferrate, perchè non sia quasi un dovere, per chiunque ne fece oggetto dei suoi studii, di cooperare, per quanto può, alla migliore risoluzione del gravissimo problema. Sarò soddisfatto se, aprendo l'adito ad una discussione ampia ed istruttiva, potrò avere anche indirettamente e in minima parte contribuito a facilitare al Governo l'adempimento del mandato affidatogli dal Parlamento.

Ing. L. Loria.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Ottobre 1876)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti, riferibili all'ottobre 1876, confrontati con quelli dell'ottobre 1875, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

(*) Vedi *Monitore* N. 50 del 1876.

Dal suddetto prospetto rileviamo che il prodotto lordo generale dell'ottobre 1876 (dedotta la navigazione dei laghi) ascese a L. 14,618,092, mentre nell'ottobre 1875 non fu che di L. 14,189,064; per cui si ha, tra i due anni, un aumento di L. 429,028, mentre nel mese precedente risultava di L. 562,521, col prodotto lordo generale di L. 14,090,218.

Devesi però osservare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nell'ottobre 1875 era di soli chil. 7543, come nel settembre; mentre nell'ottobre 1876 ascendeva a chil. 7900, essendosi nel detto mese aggiunti chil. 54 ai 7846 del mese precedente, in seguito all'apertura dei tronchi Rovigo-Adria (25) e Rovigo-Badia (29).

L'indicato prodotto generale dell'ottobre 1876 è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,793,144
Bagagli	»	300,922
Merci a grande velocità	»	1,369,061
Id. a piccola velocità	»	6,119,196
Prodotti diversi	»	35,769
Totale	L.	14,618,092
A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio 1876 in	»	109,312,512

Si ha il prodotto generale a tutto 8.bre in L. 123,930,604 che presenta un aumento di L. 2,976,390 in confronto del corrispondente periodo del 1875; mentre nel settembre si aveva un aumento di L. 2,329,216, col prodotto generale di L. 109,093,866.

Ripartendo il detto prodotto generale del mese di 8.bre 1876 tra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1875, abbiamo le cifre seguenti:

	Ottobre	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	8,420,054	»	86,219
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr. »	1,388,307	»	114,020
» Romane . . »	2,192,947	9,370	»
» Meridionali . »	2,456,050	594,649	»
» Sarde . . . »	90,236	»	1,161
Ferrovia Torino-Lanzo »	39,739	8,151	»
» Torino-Rivoli »	12,350	»	151
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	18,409	18,409	»
Totale L.	14,618,092	630,579	201,551

Il notevole aumento, che nel mese precedente ascendeva a sole L. 582,219, riguarda specialmente le Ferrovie Meridionali, le quali nel detto mese figuravano per sole lire 271,572; le Romane, che figuravano per L. 5,657; e la Vicenza-Thiene-Schio, che figurava per sole L. 16,779. Nella diminuzione totale di L. 201,551, che nel mese precedente era di sole L. 19,698, entrano specialmente le Ferrovie dello Stato, che nel detto mese presentavano invece un aumento di L. 274,001; e le ferrovie esercite dalla Società Sud-Austriaca, che nel detto mese presentavano una diminuzione di sole L. 11,816. Per lo contrario, le Sarde presentavano una diminuzione di L. 7,165, mentre qui figuravano con sole L. 1,161; e così la Torino-Rivoli, che qui figura con sole L. 151, figurava invece nel detto mese con L. 717 in meno.

Ripartendo poi il prodotto generale a tutto 8.bre 1876

tra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 ottobre	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	71,320,167	2,183,386	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr. »	11,651,134	3,607	»
» Romane . . »	21,706,727	330,449	»
» Meridionali . »	17,902,716	354,200	»
» Sarde . . . »	863,754	15,441	»
Ferrovia Torino-Lanzo »	343,617	53,088	»
» Torino-Rivoli »	107,308	1,538	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	35,181	35,181	»
Totale L.	123,930,604	2,976,890	»

L'aumento totale sovraindicato, che nel mese precedente ascendeva a sole L. 2,569,664, riguarda specialmente le ferrovie Romane, che in quel mese presentavano un aumento di sole L. 77,343, mentre qui figurano con lire 330,449; e le Meridionali, che presentavano invece una diminuzione di L. 240,448, mentre qui figurano col notevole aumento di L. 354,200. Non si nota qui alcuna diminuzione, mentre nel precedente mese figurava quella delle Meridionali suaccennata; però nell'aumento le ferrovie esercitate dalla Società Sud-Austriaca figuravano con L. 153,556, mentre qui figurano con sole L. 3,607.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio pel mese di ottobre 1876 con quello dell'ottobre 1875, abbiamo le cifre seguenti:

	Ottobre	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . L.	2,414	»	203
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . »	1,484	»	140
» Romane . . . »	1,331	»	18
» Meridionali . . »	1,693	410	»
» Sarde . . . . »	453	»	6
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	1,241	»	263
» Torino-Rivoli . . »	1,029	»	12
» Vicenza-Thiene-Schio »	613	»	»
Media totale L.	1,876	»	22

mentre nel settembre si aveva la media totale chilometrica di L. 1,822, con un aumento di L. 4.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto ottobre 1876, confrontato con quello del 1875, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 ottobre	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . . L.	20,878	»	863
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . . »	12,568	»	23
» Romane . . . . »	13,179	»	32
» Meridionali . . . »	12,346	75	»
» Sarde . . . . . »	4,340	78	»
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	13,744	»	90
» Torino-Rivoli . . »	8,942	128	»
Vicenza-Thiene-Schio »	5,863	»	»
Media totale L.	16,132	»	246

mentre nel settembre si aveva la media totale chilometrica di L. 14,225, con una diminuzione di L. 249.

In quanto poi alla navigazione dei laghi, il prodotto del mese di ottobre 1876 ascese a L. 110,129, cioè con una diminuzione di L. 1,136 in confronto dell'ottobre 1875, mentre nel settembre si aveva una diminuzione di L. 6,002 col prodotto di L. 128,144; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto ottobre ascese a L. 847,801, cioè con una diminuzione di L. 7,043 in confronto dell'eguale periodo del 1875, mentre nel settembre si aveva una diminuzione di sole L. 234, col prodotto totale di L. 743,345.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e le deliberazioni della Commissione federale

Come abbiamo promesso nel precedente numero, diamo oggi ai nostri lettori un esatto ragguaglio sul risultato dei lavori della Commissione nominata dal Consiglio federale per risolvere le gravi questioni relative all'impresa del Gottardo; risultato desunto dai processi verbali delle sedute della Commissione medesima, testè pubblicati dal Governo federale ed a noi pure gentilmente comunicati.

Com'è noto, la detta Commissione federale si componeva dei signori:

Schenk, consigliere federale e capo del dipartimento delle ferrovie e del commercio, quale presidente;

Blotnitzki, ispettore tecnico al suddetto dipartimento delle ferrovie,

Bridel, ingegnere in capo del Giura-Berna-Lucerna;

Egger, capo della trazione del Centrale;

Escher, direttore del Nord-Est;

Koller, ispettore federale dei lavori del Gottardo;

Maey, ingegnere in capo del materiale del Nord-Est;

Moser, ingegnere in capo dalla costruzione del Nord-Est;

Sailer, direttore del Centrale svizzero;

De Salis, ispettore federale dei lavori pubblici;

Seifert, ispettore amministrativo al suddetto dipartimento delle ferrovie;

Stoll, direttore generale del Credito Svizzero a Zurigo;

Wetli, ingegnere ispettore dei ponti e strade del Cantone di Zurigo;

De Würthenau, ingegnere in capo del Centrale.

Alla prima seduta, tenuta da questa Commissione il 31 luglio 1876 a Berna, assistevano pure il sig. Welti, Presidente della Confederazione, ed il sig. Heer, vice-presidente del Consiglio federale, quali delegati del Consiglio federale; nonchè il sig. Hellwag, ingegnere in capo della Società del Gottardo, con voto consultivo; ed il sig. Ducommun, traduttore-capo alla Cancelleria federale, incaricato della redazione del processo verbale.

La seduta venne aperta dal consigliere federale Schenk, facendo una esposizione della situazione attuale dell'impresa della Ferrovia del Gottardo, indicando i motivi e lo scopo della riunione della Commissione federale, e presentando tutti i documenti all'uopo predisposti dal Governo e dalla Direzione del Gottardo.

Lo scopo principale si riassume nello studio della questione, se si possano introdurre nei progetti dell'impresa del Gottardo alcune modificazioni, che, senza nuocere troppo

profondamente al fine dell'impresa medesima, permettano di ridurre le spese allo stretto necessario, visto che queste si fanno ora ascendere a 289 milioni in luogo dei 187 dapprincipio calcolati.

Il presidente Schenk aggiunse che, attesa l'importanza dell'argomento, il Consiglio federale aveva creduto opportuno di assicurarsi anzitutto la cooperazione degli altri due Stati interessati nell' impresa del Gottardo; e quindi aveva proposto ai rispettivi Governi, comunicando loro i documenti forniti dalla Direzione del Gottardo, d'istituire una Commissione internazionale di esperti per esaminare la questione e dare un parere.

Ma quei Governi dichiararono che non stimavano necessario d'inviare i loro tecnici per partecipare all' inchiesta da farsi sul nuovo progetto di costruzione, sulle perizie e sulle questioni che vi si riferiscono. Essi lasciavano, con piena fiducia, tale inchiesta alle cure della Commissione di esperti istituita dal Consiglio federale, in riserva di conoscere i risultati della medesima e le proposte che verranno loro fatte, per intavolare poi colla Svizzera nuovi negoziati, a cui si dichiaravano in prevenzione disposti.

Il presidente conchiudeva che tale astensione era forse da deplorarsi, ma che non si poteva rimediarvi. « La Svizzera (egli disse) trovasi così ridotta alle sue proprie forze per la soluzione del problema che si presenta in primo luogo, e ch'è di somma importanza per la riuscita di questa grande opera internazionale e per gl'interessi della Svizzera. Bisogna riuscirvi; ed egli spera che si giungerà a rimettere sovra una solida base l'opera così gravemente compromessa ».

Dopo ciò, il presidente Schenk proponeva di suddividere i lavori della Commissione in un certo numero di gruppi principali, ciascuno dei quali sarebbe sottoposto ad un Sotto-Comitato, che presenterebbe il suo rapporto e le sue proposte in una seduta plenaria della Commissione; ma il sig. Stoll fece osservare che una Sotto-Commissione unica e poco numerosa raggiungerebbe più presto lo scopo, specialmente per tutte le questioni tecniche, che si collegano tra loro e non potrebbero essere separate le une dalle altre.

Adottata all'unanimità questa proposta, sulla lista presentata dal consigliere federale Heer, la Sotto-Commissione venne composta dei signori: Bridel, Maey, Moser, Sailer e Wetli.

Questa Sotto-Commissione si occupò tosto per l'esecuzione del suo mandato, tenendo una prima seduta il 16 agosto ad Olten per una discussione preliminare; passò quindi alla ispezione delle linee del Gottardo nei giorni dal 26 al 31 agosto e 1° settembre; tenne la seconda seduta il 9 settembre, e la terza il 14, 15, 16 e 17 dello stesso mese a Berna; poscia una quarta seduta nei giorni 16, 17 e 18 ottobre parimenti a Berna; e finalmente la quinta nei giorni 9, 10 e 11 novembre a Zurigo, colla chiusura del processo verbale.

Rassegnato il processo verbale alla Commissione federale, si è dessa riunita in seduta plenaria nei giorni 20, 21 e 22 novembre scorso per esaminarlo e deliberare in proposito. Tutti i membri della Commissione erano presenti, meno il signor De Würthenau, che si scusò per motivo di indisposizione; e vi assistevano pure il signor Welti, presidente della Confederazione, ed il signor Heer, consigliere federale; oltre l'ingegnere in capo signor Hellwag, ed il segretario del dipartimento federale delle ferrovie, signor Hürlimann, in qualità di segretario della Commissione, assistito dall' ingegnere Dapples per le questioni tecniche.

Il programma degli oggetti da discutersi era compilato pressochè coll'ordine stesso del processo verbale della Sotto-Commissione, e cioè:

1° Traffico presunto.
2° Numero e carico dei treni.
3° Costruzione della linea.
4° Aggiornamento della costruzione di alcuni tronchi.
5° Battelli-ferrovie.
6° Traffico.
7° Spese d'esercizio e prodotto netto.

1. — Relativamente al *traffico presunto*, il sig. Koller presentò un quadro contenente la ripartizione del traffico presunto sulle diverse linee del Gottardo. Secondo questo quadro, ch'egli propose di rinviare all'esame della sezione commerciale, la intera rete avrebbe un movimento annuale di 250,000 viaggiatori e 400,000 tonn. di merci; la linea di montagna (Fluelen-Biasca) conterebbe 280,000 viaggiatori e 500,000 tonn. di merci all'anno. Questa distinzione nel traffico delle varie sezioni è necessaria per giudicare esattamente delle conseguenze finanziarie che potrebbe avere l'abbandono di qualche tronco, e per sapere se la linea di montagna debba esser costrutta ad un solo binario, ed a quanto ascenderanno la spese di esercizio ecc.

La Conferenza internazionale aveva invece ammesso per la intera rete un movimento annuale di 200,000 viaggiatori e di 400,000 tonn. di merci; e, d'altra parte, i signori Escher e Stoll ammettono 260,000 viaggiatori e 500,000 tonn. di merci per la sola linea principale Immensee-Pino. Essi però dichiararono non potersi presentare che cifre approssimative, determinate per analogia: il risultato definitivo dipendere in gran parte dal modo con cui la ferrovia sarà costrutta, dalla direzione commerciale e dalle tariffe.

Il sig. Sailer fa poi notare che la sezione tecnica della Sotto-Commissione ha basato le sue proposte sulla supposizione calcolata dai signori Escher e Stoll per la linea principale Immensee-Pino; e quindi la Commissione delibera che questo argomento venga aggiornato, finchè la sezione commerciale avrà fatto il suo rapporto in proposito.

2. — La questione sul *numero e carico dei treni* viene rinviata alla successiva discussione circa il binario semplice o doppio, di cui si dirà in appresso.

3. — Rispetto alla *costruzione della linea*, la discussione viene suddivisa in più parti.

Dapprima, prendendosi in esame i *principii* e *declivii del tracciato*, si entra a trattare della *massima pendenza per la linea di montagna Silenen-Bodio*, e *dell'impiego di sistemi straordinarii.*

Il sig. Sailer, presidente della Sotto-Commissione, riferendosi al processo-verbale dettagliato di essa per ciò che riguarda lo studio e la discussione dei varii *sistemi speciali* che furono proposti, dice che la maggioranza della Sotto-Commissione raccomanda di attenersi alla *ferrovia normale,* con le pendenze da 25 a 26, ed eccezionalmente 27 0[00]; mentre la minoranza, composta dal sig. Wetli, propone delle pendenze sino al 42 0[00].

Il sig. Wetli dà alcune spiegazioni su questa sua proposta, la quale è però combattuta da parecchi membri. Il sig. Koller constata che il progetto Wetli non si fonda sopra una base certa, cioè non si ha alcun calcolo esatto

delle spese di costruzione e di esercizio. In generale, è certo che le spese di esercizio meno considerevoli si avranno sulla linea con pendenze a 25 0[00. Ed il sig. Stoll, partendo essenzialmente dal punto di vista commerciale, soggiunge che, al momento di fissare le tariffe, non si considerano le spese di costruzione, ma soltanto quelle d'esercizio: non si trasportano le merci che in quanto si può prevedere un eccedente di prodotti sulle spese. Accrescendo la pendenza usuale di circa 24 0[00, cioè aumentando in modo permanente le spese di trasporto, la ferrovia perderebbe del suo reddito commerciale.

Dopo ciò, la maggioranza della Commissione (10 voti) si pronunciò contro la proposta Wetli, adottando la seguente deliberazione:

a) « Nella costruzione della ferrovia del Gottardo, devesi fare astrazione dai sistemi speciali (Agudio, Fell, Riggenbach, Wetli) e raccomandare una ferrovia normale, colla pendenza massima di 25 a 26 0[00 (tutt'al più 27 0[00 tra Giornico e Bodio » (*).

Rispetto alla *linea del Monte Cenere*, il sig. Hellwag giustifica il suo progetto (26 0[00 di pendenza, con biforcazione a Giubiasco), osservando che la linea di Pino, mercè i suoi declivii più favorevoli e l'interesse che presenta per l'Italia, attirerà a sè la maggior parte del traffico delle merci. Però il sig. Stoll osserva che Como e Milano, questa ultima come la città più industriale d'Italia e centro del traffico coll'Italia centrale, colla bassa Italia e col Levante, assicurano alla linea del Monte Cenere un movimento di viaggiatori molto più considerevole di quella di Pino, ed un traffico importante di merci.

Il sig. Koller nota che nel 1869, la sezione tecnica della Conferenza internazionale aveva raccomandato di adottare il massimo del 20 0[00 per le pendenze del Monte Cenere; ed il Governo italiano, sulla domanda del Consiglio provinciale di Milano, raccomandò pure di abbassare al di sotto del 25 0[00 la pendenza massima di questa linea. Rispetto al passaggio per Pino, la distanza Bellinzona-Como-Milano è di 25 chil. più breve; e colla linea progettata per Saronno, il vantaggio sarebbe di 35 e virtualmente di 28 chil. In ogni caso, se la linea di Pino non dovesse esser costrutta, quella del Monte Cenere non avrebbe una pendenza maggiore del 20 al 21 0[00; e sarebbe a deplorarsi che si fosse costretti a fare delle economie su questo punto più che su molti altri.

Dopo ciò, la Commissione adottò la seguente deliberazione:

b) « Per la linea del Monte Cenere, si può ammettere un massimo di pendenza del 26 0[00; nondimeno, avuto riguardo all'importanza commerciale di questa linea, e la differenza del costo non essendo che di fr. 1,410,000, la Commissione esprime il voto che questa linea sia costrutta con una pendenza massima di 20 a 21 0[00 ».

Sulla base del processo verbale della Sotto-Commissione, e senz'altra discussione, la Commissione adottò poi le seguenti deliberazioni:

c) « Pei tronchi Immensee-Silenen e Cadenazzo-Pino, la Commissione raccomanda un massimo d'inclinazione del 10 0[00; e per quelli di Bodio-Biasca, Lucerna-Immensee e Zugo-Arth, essa tollererebbe un massimo di 12 0[00 ».

d) « Nei tunnel di oltre 500 m. di lunghezza, la pendenza dovrà subire una diminuzione di almeno 3 0[00 sulle sezioni di montagna, e di almeno 1 0[00 sulle linee di pianura ».

e) « La Commissione non giudica assolutamente indispensabile di modificare il massimo delle pendenze in vicinanza alle Stazioni, supponendo sempre che il piano (*palier*) della Stazione abbia una lunghezza sufficiente da permettere ai treni di prendere il loro slancio, e ch'esso sia collegato alla discesa con una curva di almeno 3000 metri di raggio ».

f) « La Commissione considera come sufficiente un collegamento delle variazioni di pendenza mediante una curva di almeno 3000 metri di raggio ».

g) « La Commissione non crede assolutamente indispensabile d'intercalare un piano (*palier*) tra due contro-pendenze, finchè l'angolo formato non sia minore di quello formato nel passaggio da un piano alla discesa massima. In ogni caso, la variazione di pendenza dev'essere raddolcita con una curva di raccordamento di almeno 3000 metri di raggio ».

Passando quindi a trattare delle curve, e specialmente del raggio minimo di esse sulle linee di montagna, la Sotto-Commissione dichiara nel suo processo verbale che, rispetto all'uso proposto di un raggio di 280 metri in alcuni casi eccezionali, essa non ha potuto verificare nè la esattezza della cifra della economia indicata in fr. 500,000, nè la posizione di ciascuna delle curve a cui si applicherebbe questo raggio. Il signor Hellwag dà alcune spiegazioni; ma la Commissione adotta senz'altro la deliberazione seguente:

h) « La Commissione si pronuncia pel mantenimento del raggio minimo di 300 metri, prescritto dal trattato internazionale.

« Nondimeno, in casi eccezionali, si potrà, per brevi lunghezze, applicare il raggio di 280 metri (minimo della ferrovia del Brennero), allorchè l'uso di questo raggio permetta di realizzare importanti economie. Però in ogni caso

---

(*) A schiarimento di questa deliberazione, crediamo dover qui riassumere le decisioni della Sotto-Commissione circa gli indicati sistemi speciali, decisioni contenute nei processi verbali della medesima. Vi leggiamo, infatti, quanto segue:

« I sistemi *Fell* e *Agudio* non possono esser presi in considerazione per la costruzione della ferrovia del Gottardo.

« Il sistema *Fell* non si è sostenuto nelle sue applicazioni anteriori, per quanto almeno queste sono conosciute dal pubblico, perchè il suo meccanismo è nello stesso tempo troppo complicato ed in parte difettoso.

« Il sistema *Agudio*, malgrado gli esperimenti a cui fu già sottoposto, non è ancora bastantemente provato, e si trova ancora allo stato di studio, visto che non si sono peranco chiariti diversi punti di dettaglio.

« I sistemi *Riggenbach* e *Wetli* sono considerati come atti ad esser posti in esercizio ed a rendere dei servizii: essi possono raccomandarsi per essere adoperati *a titolo suppletorio*, qualora la Ferrovia del Gottardo, per ridurre il suo capitale di costruzione, si vedesse costretta ad adottare delle pendenze superiori al 40 0[00. Questi due sistemi sono basati su principii razionali, ed hanno dimostrato, in quanto furono sperimentati finora, ch'essi possono essere perfezionati per servire alla trazione d'un maggior traffico. Nondimeno essi non devono esser presi in considerazione se non nel caso in cui si fosse obbligati ad oltrepassare le pendenze del 40 0[00 ».

Noi ci permettiamo qui di osservare alla Sotto-Commissione che a favore del sistema *Agudio* parlano abbastanza chiaro i solenni e replicati esperimenti di Lanslebourg ed il rapporto della Commissione governativa franco-italiana sui medesimi; e contro il sistema Wetli parlano troppo eloquentemente il recente disastro di Wädenschweil e le sue vittime! A dir vero, ci aspettavamo maggiore giustizia ed imparzialità.

(La Red.)

particolare se ne richiederà l'autorizzazione del Consiglio federale.

« Ad ogni modo, il raggio di 280 m. non potrà essere applicato nelle gallerie a spirale (*Kehr-tunnel*) ».

Dopo aver dichiarato che i principii adottati per le linee di montagna si applicano egualmente alle linee di pianura, la Commissione ha pure adottato senza discussione le seguenti deliberazioni:

i) « L'uso di curve di gran raggio nei tunnel a spirale apporterebbe un prolungamento di tali opere, e quindi nuocerebbe alla ventilazione ed all'aderenza. La Commissione non giudica quindi opportuno di esigere una modificazione del raggio minimo delle curve nei lunghi tunnel ».

l) « Dal punto di vista dell'esercizio, non occorre modificare il raggio minimo nella traversata delle valli. Allorchè i viadotti ed i ponti hanno una grande lunghezza, è preferibile, dal punto di vista della costruzione, d'essere in allineamento, od almeno di adottare delle curve del maggiore raggio possibile. Nondimeno il raggio minimo di 300 metri potrà essere applicato su queste opere, a condizione che la solidità della costruzione sia conseguentemente aumentata ».

m) « Si dovranno adottare le curve di raccordamento parabolico, che sono generalmente in uso. La Commissione approva i tipi proposti dalla Direzione dei lavori del Gottardo ».

n) « La Commissione approva i principii posti dal sig. Hellwag, secondo i quali l'allineamento diretto, che separa le due curve di raccordamento parabolico, deve avere una lunghezza minima di 40 metri ».

Venne con ciò respinta una proposta del sig. Blotnitzki, tendente a ridurre codesta lunghezza a 20 metri.

(*La fine nel prossimo numero*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 30 gennaio.

La memoria di tutto l'inteso, il tempo e lo spazio mi farebbero egualmente difetto, nè il *Monitore* sarebbe nemmeno conveniente campo per seguire passo passo l'on. deputato Marselli nello svolgimento della sua interrogazione parlamentare di ieri sulla importanza militare di parecchie ferrovie da costruirsi. Egli espose un vero trattato intorno alla difesa d'Italia dal punto di vista ferroviario, ond'io mi limiterò al modesto cómpito di accennarvi le principali linee ch'egli reputa indispensabili militarmente, senza pretendere che s'abbiano a compiere in un sol giorno, tutte in una volta, forzando la nostra situazione finanziaria; lo scopo pratico, immediato, propostosi nella sua interrogazione dall'on. luogotenente colonnello di Stato-maggiore, gli è di fissare l'attenzione degli on. Ministri dei lavori pubblici e della guerra sulle nuove linee ferroviarie considerate rispetto alla difesa nazionale, in questo momento in cui si sta compilando, secondo viene affermato, un piano organico delle strade ferrate di nuova costruzione.

La linea Vicenza-Cittadella-Treviso dovrebbe essere prolungata sino a Gemona, per metterla in comunicazione colla linea della Pontebba. Una seconda linea da eseguirsi nel Veneto dovrebbe essere quella di Palmanova-Gorizia; ci porremmo in tal modo quasi in equilibrio coll'Austria per rapporto all'attacco e alla difesa, in una eventualità fortunatamente remota, così nell'ordine dei fatti, come nell'ordine delle idee. Attualmente, per ispingere il nostro esercito alla frontiera dell'est, non avremmo che la linea Padova-Udine, sulla quale urgerebbe quindi almeno collocare un doppio binario.

I tracciati Lucca-Modena e Pontassieve-Imola sono i soli, fra i tredici progetti esistenti di passaggi dell'Appennino, che corrisponderebbero militarmente, secondo l'on. Marselli, ai bisogni della difesa dello Stato. Egli dichiara nullameno necessaria anche la linea Parma-Spezia, ma non vorrebbe darle la preferenza.

Vorrebbe una linea Terni-Avezzano-Isoletta, tendente ad abbreviare il cammino tra il mezzogiorno e l'Italia centrale, a girare Roma senza passarvi dentro; e termina coll'accennare appunto alle linee indispensabili per la difesa della Capitale.

Questi sono i tratti principali del discorso dell'on. Marselli, che voi potrete leggere e commentare, se crederete, sul rendiconto ufficiale della Camera. —

Costituitosi qui un Comitato promotore affine di formare una Società anonima per la ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino e per le altre opere da svilupparsi presso quel porto-canale, i componenti di esso, d'accordo col concessionàrio di quel tratto di ferrovia, hanno diretto testè all'on. Ministro dei lavori pubblici un progetto per una nuova Stazione in Trastevere.

Hanno dimandato cioè: 1° di poter costruire 2 chilom. di ferrovia che, partendo dalla caserma di S. Francesco a ripa nel Rione Trastevere, si allaccino al chilometro 9 della linea Roma-Civitavecchia presso il ponte in ferro sul Tevere, passando nella località dove esisteva già l'antica Stazione di Porta Portese.

2° di costruire una Stazione succursale appunto nella anzidetta caserma di San Francesco, unendovi parte del giardino delle monache di S. Cecilia; la quale Stazione servirebbe, tanto per la linea di Fiumicino, quanto per le merci provenienti da qualunque altra linea, coi relativi magazzini, Dogana, ecc.

Certo non havvi città di qualche importanza in Europa che non abbia due Stazioni, e due ne hanno in Italia Torino, Milano, Firenze, Verona, che sono meno popolose di Roma e circoscritte in un perimetro assai più ristretto di questo che è di 25 chilometri. Certo la Stazione di Termini, dove ora tutto si accentra il movimento ferroviario della Capitale, oltrecchè torna discomoda per la sua situazione montuosa, è troppo discosta dai vecchi quartieri più popolati di Roma. Onde, una Stazione a basso della città recherebbe uno incontestabile vantaggio in generale, mediante la divisione del movimento merci e viaggiatori; approderebbe particolarmente ai quartieri del Trastevere e Borgo, che hanno in realtà bisogno di maggior vita; e riuscirebbe altresì utile ai più importanti stabilimenti industriali di Roma, posti in prossimità della caserma di S. Francesco, come ad esempio la fabbrica dei tabacchi, il gazometro principale, il molino Pontanella, e la nuova Pescheria.

Queste ragioni che, senza essere le sole, saltano agli occhi di primo acchito, mi sembrano rendere meritevole della più benevola accoglienza il disegno della nuova Stazione ferroviaria di Trastevere. —

Il secondo paragrafo dell'art. 366 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865 è concepito nei seguenti termini: « Al principio dell'anno 1866, il Governo del Re presenterà al Parlamento un progetto di legge per il definitivo ordinamento del Corpo reale del Genio civile e per il ruolo normale del personale ». Non parrà dunque pretesa soverchia il raccomandare undici anni dopo all'on. Zanardelli di non voler egli aggiungere nuovi indugi ai troppo lunghi ed antichi, nel dare esecuzione a codesto obbligo tassativo del Governo. Urge assolutamente di riformare il Corpo del Genio civile, di richiamarlo a vita nuova, rigogliosa, elevata, in corrispondenza delle sue tradizioni e delle sue attribuzioni; urge di stabilire una proporzione logica tra il personale superiore ed il personale subalterno, avendo noi attualmente un piccolo esercito di ufficiali senza

soldati, o quasi. La quale anomalia è di grave danno alle persone ed alle cose, perchè nel servizio del Corpo del Genio civile le occupazioni dei gregarii non mancano, e dovendo disimpegnarle il superiore per difetto di bassa forza, ne avviene per cônseguenza che, o quegli trascura il proprio dovere o gli interessi dello Stato per isvogliatezza e amor proprio offeso, o per compierlo riduce la sua intelligenza al basso livello delle umili operazioni alle quali è costretto ad attendere.

Urge provvedere in modo equo a rassodare la posizione di un personale abbastanza numeroso di straordinarii, molti dei quali hanno oramai certamente, mi pare, dei diritti acquisiti dopo 15 o 16 anni di abile e zelante lavoro.

L'on. Zanardelli, se non sono male informato, ha sul suo tavolo dalla fine del novembre passato una elaborata relazione in proposito dell'egregio ingegnere-capo signor Zaini, attuale Segretario generale del Consiglio superiore; voglia dunque il sig. Ministro, di conserva col suo amico l'on. Ronchetti, accingersi all'opera di esaminare, modificare ove stimino, e concretare le proposte Zaini.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sabbato scorso ebbe luogo a Genova l'annunciata riunione degl'ingegneri governativi e del Direttore generale dell'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia per l'esame dei varii progetti relativi ai più urgenti lavori ferroviarii, in relazione coi grandi lavori di sistemazione del porto.

Per quanto ci consta, il risultato di quella riunione sarebbe stato ben diverso da quello riferito dal *Corriere Mercantile* colle seguenti parole: « Si discusse a lungo, ma non si trovò il modo di addivenire ad una conclusione pratica ed efficace ».

Anzitutto dobbiamo notare che il *Corriere Mercantile* mostra di non fare alcuna distinzione tra le due questioni ch'erano sul tappeto: la prima, e più importante, relativa al progetto di congiunzione tra il Porto e S. Pier d'Arena, e l'altra sulla convenienza di utilizzare subito le calate già costrutte in S. Benigno, mediante nuovi binarii collegati con piattaforme col Passo Nuovo.

Confondendo insieme le due questioni, il suddetto giornale mostra di non esser bene informato in proposito; e noi abbiamo ogni ragione di credere che la Commissione, anzichè lasciare insolute quelle questioni, abbia specificato al Governo le risoluzioni da essa ritenute le migliori.

In seguito al soddisfacente risultato della visita di ricognizione, effettuata domenica scorsa, del tronco Badia-Legnago, dietro proposta della Commissione collaudatrice, il Ministero ha autorizzato che l'apertura al pubblico esercizio abbia luogo domani, 1° febbraio, pei viaggiatori e per le merci a grande velocità. Il servizio regolare completo incomincierà col 1° marzo.

Sappiamo che i lavori sulla tratta della ferrovia Pontebbana dalla Stazione della Carnia a Resiutta, mercè l'attività con cui furono condotti, può ritenersi che saranno ultimati nel prossimo maggio. Trovandosi così finita anche questa tratta, risulta di tutta convenienza che venga aperta all'esercizio; per cui a quell'epoca si calcola di poter percorrere la intera linea da Udine a Resiutta.

Dalla Direzione della Ferrovia del Gottardo ci venne gentilmente comunicato un esemplare a stampa di una lettera, da lei indirizzata al Consiglio federale svizzero in data 22 gennaio, *relativa al costo della costruzione delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso.*

Con essa, la Direzione medesima intende giustificare l'enorme differenza risultante tra la spesa preventivata dalla Conferenza internazionale del 1869 e quella effettivamente incontrata dalla Società, esponendone dettagliatamente i motivi e le cifre relative. Infatti, secondo il preventivo della Conferenza internazionale, quella spesa in complesso era calcolata in fr. 14,566,250, mentre il costo effettivo, esposto nella suddetta lettera, risulta di fr. 38,334,609.

Tale dimostrazione è specialmente diretta a scagionare la Direzione dai gravi appunti che le vengono fatti, dinnanzi alla nuova Conferenza internazionale che si asserisce prossima per la ricostituzione dell'impresa del Gottardo.

Noi non sappiamo se e quando tale Conferenza potrà aver luogo; ad ogni modo, crediamo ch'essa prenderà in esame la dettagliata esposizione della Direzione suddetta per quelle ulteriori deliberazioni che saranno del caso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie in Sicilia. — Nella seduta del 26 corr. alla Camera dei deputati, gli on. Rudinì e Morana interpellarono il Ministero circa i progetti ferroviarii per la Sicilia. Ad essi risposero i ministri Depretis e Zanardelli; ma noi ci riseeviamo di darne più esatto ragguaglio ai nostri lettori, allorchè avremo sott'occhio il rendiconto ufficiale della indicata seduta parlamentare.

Ferrovie strategiche. — Nella seduta del 29 corr. l'on. Marselli rivolse una interrogazione al Ministro della guerra intorno ai progetti di alcune linee strategiche. Il Ministro vi rispose con opportuni schiarimenti; ma noi dobbiamo attendere il rendiconto ufficiale della Camera, per darne più esatto ragguaglio ai nostri lettori.

Ferrovia da Ponte-Galera a Fiumicino. — Il Comitato per la ferrovia da Ponte-Galera a Fiumicino ha presentato al Ministro dei lavori pubblici un progetto per una Stazione in Trastevere. Chiese quindi la concessione di due chilometri di ferrovia, che, partendo dalla caserma di S. Francesco a ripa nel Rione Trastevere, si allaccino al chilometro 9 della linea Roma-Civitavecchia, passando nel luogo dove già esisteva l'antica Stazione di Porta Portese. La nuova Stazione, secondo il progetto, verrebbe costrutta nella località della caserma di S. Francesco, unendovi parte del giardino delle monache di S. Cecilia, e servirebbe, tanto per la linea di Fiumicino, che per le merci provenienti da qualsiasi altra linea.

La serietà e utilità del progetto (dice la *Libertà*) non ci pare che abbia d'uopo di dimostrazione. Noi auguriamo dunque non solo che la concessione venga fatta sollecitamente, ma che il tronco ferroviario da Ponte Galera a Fiumicino divenga al più presto un fatto compiuto. (Vedi la odierna nostra *Corrispondenza da Roma*).

Ferrovia Monza-Erba. — I signori ingegneri Cesare Osnago ed Elia Tagliabue di Milano sono stati autorizzati, con decreto 27 andante, dal Ministero dei lavori

pubblici ad eseguire gli studii e le necessarie operazioni per la compilazione di un progetto di ferrovia Monza-Erba lungo la valle del Lambro. — L'autorizzazione è valevole per mesi sei, ed è subordinata alle disposizioni dell'art. 243 della legge sui lavori pubblici.

Ferrovie a cavalli — Il *Giorn. dei Tribunali* ha pubblicato, nel suo ultimo numero, un conforme parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, il quale, essendo stato adottato dal Ministero, stabilisce un principio importante di diritto amministrativo, in quanto riguarda la concessione delle ferrovie a cavalli o *tramways*. È noto quale sviluppo esse abbiano preso e prendano tuttora nella maggior parte delle nostre grandi città: è quindi di sommo interesse per le Società e pei Comuni il conoscere lo stato della giurisprudenza amministrativa su codesta materia; tanto più che le distinzioni sagacemente fatte dai due eminenti Consessi giovano a guidare Comuni e Società nel sapere per quali ferrovie e quando occorra la concessione dello Stato, e quando basti invece la concessione delle Autorità comunali. Ecco ora il parere:

« La costruzione e l'esercizio d'una ferrovia a cavalli (*tramways*) per le vie interne e i sobborghi della città non costituendo una vera e propria ferrovia pubblica, a senso della legge sulle opere pubbliche, non è necessaria la concessione dello Stato; e l'articolo 248 della legge suddetta è inapplicabile.

« Epperciò, all'infuori di ciò che concerne l'osservanza del regolamento di polizia stradale, niuna disposizione è da prendersi dal Ministero dei lavori pubblici rispetto alle ferrovie a cavalli.

« La concessione per la costruzione e l'esercizio dei *tramways* spetta ai Comuni, sulle cui strade devono essere costrutti ed esercitati, e dev'essere approvata dalla Deputazione provinciale ».

Ippoferrovie in Milano. — Nella seduta del Consiglio comunale di Milano, del 25 corr. si propose la nomina d'una Commissione coll'incarico di formulare le proposte che troverà del caso, a proposito della domanda delle Imprese di ferrovie a cavalli per essere autorizzate a prolungarle anche nell'interno della città.

Il Sindaco disse che la maggioranza della Giunta era d'accordo nell'annuire alla domanda; ma che, essendo l'opinione pubblica molto discorde su tale argomento, preferì di lasciarne giudice il Consiglio, dopo che si fosse udito il parere d'una Commissione.

Procedutosi quindi alla nomina dei membri per tale Commissione, essa riescì costituita dei signori consiglieri Massarani, Agnelli, Mangili, Tatti, e presieduta dall'assessore Sanseverino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Il Consiglio federale ha diramato ai Governi dei Cantoni ed alle Società ferroviarie, che partecipano con sussidii all'impresa della Ferrovia del Gottardo la seguente circolare in data del 19 corrente:

« Abbiamo l'onore di recare a vostra cognizione che la Direzione della Ferrovia del Gottardo ha stabilito il seguente programma ed unito preventivo di spese per il V anno di lavoro del gran tunnel del Gottardo, cioè per il periodo dal 1° ottobre 1876 fino al 30 settembre 1877.

« Viene statuito che l'assuntore abbia ad eseguire il lavoro previsto nella Convenzione suppletoria del 21-25 settembre 1875 per il periodo dal 1° ottobre 1875 fino al 30 settembre 1877, e che il lavoro rimasto in arretrato fino al 30 settembre sia fatto nel corso dei prossimi quattro anni, in cui deve terminare il tunnel, cioè ripartendo egualmente il lavoro fra i detti quattro anni. In conseguenza vien formato il seguente primo preventivo:

Progresso dei lavori del tunnel

Designazione dei lavori	al 30 settembre 1876 — secondo il programma	al 30 settembre 1876 — in realtà	al 30 settembre 1876 — differenza	al 30 settembre 1877 — secondo il programma	di questi dedotti 3/4 dell'arretrato fino al 30 settembre 1876	progresso totale
Galleria di direz. m.	6776	6878.0	+ 102.0	9281	—	9281
Allarg. della stessa »	4453	4504.1	+ 51.1	7236	—	7236
Calotta . . . . »	4374	3381.4	— 992.6	7179	744	6435
Strozzo . . . . »	3057	2432.9	— 624.1	5802	468	5334
Vôlta . . . . »	3549	2411.0	—1138.0	6306	854	5452
Piedritti . . . »	2990	1905.0	—1084.6	5786	813	4973
Canale di scolo . »	2528	2105.0	— 423.0	5330	317	5013
						in parte incompleto
Galleria di visuale m.	145	145.0	—	145	—	145

Preventivo di spesa al 30 settembre 1877

	Unità covenzionale dei prezzi	Importo complessivo
Galleria di direzione	Fr. 800	Fr. 7,424,800
Allargamento della stessa . .	» 1000	» 7,236,000
Calotta	» 450	» 2,895,750
Strozzo	» 450	» 2,400,300
Vôlta	» 600	» 3,271,200
Piedritti	» 400	» 1,989,200
Canale di scolo	» 70	» 350,910
Galleria di visuale	» 1500	» 217,500
		Fr. 25,785,660

« Se dalla cifra complessiva delle spese preventivate fino e col 30 settembre 1877 di . Fr. 25,785,660
si deduce l'importo dei sussidii dei primi quattro anni di costruzione in . . . . . » 15,232,575

rimangono come somma preventivata per il 5° anno di costruzione . . . . Fr. 10,553,085
che, compresa la 5ª annualità di . . . . » 3,148,148

dà un preventivo per i sussidii per il 5° anno di lavori per . . . . Fr. 13,701,233

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 23.80 dal lato di Göschenen, e di m. 24.20 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 48, cioè m. 6.85 in media giornaliera.

— Sulla situazione della Società del Gottardo scrivono da Berna, 25, al *Journal de Génève*:

La situazione della Società del Gottardo, già sì compromessa, attesochè essa non sa dove trovare i 70 o 102 milioni che le mancano, secondo le modificazioni che si faranno al programma primitivo, per compiere i lavori, può aggravarsi vieppiù sino al marzo p. v. Egli è soltanto a quell'epoca che gli azionisti saranno obbligati, sotto pena di decadenza, ad eseguire il 4° versamento; ma è a temersi ch'essi vi si rifiuteranno, preferendo perdere i 300 fr. finora versati, anzichè esporne altri 200.

Egli è vero che i tre Sindacati, svizzero, italiano e tedesco, si sono incaricati *à forfait* del collocamento delle Azioni e delle Obbligazioni; ma, se gli acquirenti di questi valori rifiutano di continuare i versamenti, è probabile che anche i Sindacati rifiutino, alla loro volta, di mantenere i loro impegni verso la Società, invocando il motivo che le condizioni sono mutate, e che al momento del contratto si era loro assicurato che il capitale da fornire sarebbe sufficiente pel compimento della intera rete.

Se ciò avviene, non sarà possibile alla Società attuale di evitare una liquidazione forzata; e tutto sarà rimesso allora in questione, poichè non si tratterà più di procurarsi al minimo i 70 milioni mancanti (cosa già abbastanza difficile, ma di ricostituire il capitale primitivo.

Di fronte a tali eventualità, si comprendono facilmente le inquietudini di coloro che sono più o meno interessati in codesta impresa, che i suoi fondatori consideravano dapprima come eccellente.

Frattanto io so che il sig. Favre ricusa di riconoscere il tribunale arbitrale nominato dal Consiglio federale in virtù della Convenzione suppletoria del 21-25 settembre 1875.

Questo tribunale sarebbe incaricato di pronunciarsi sulla questione della proprietà del materiale e dei terreni acquistati a nome del sig. Favre, e che la Società ritiene essere sua proprietà. L'imprenditore pretende che le questioni, di cui il tribunale arbitrale dovrebbe occuparsi, siano subordinate alla domanda di scioglimento della Convenzione pendente dinanzi il Consiglio federale.

Del resto, non si tratta pel momento di sospensione dei lavori, come già vi dissi. D'altra parte, il sig. Favre si è già precedentemente diretto al Consiglio federale per ottenere delle garanzie di pagamento, tra le altre nel marzo e nel settembre scorso. Ma il Consiglio federale ha risposto negativamente a tali domande, attesochè non poteva dare siffatte garanzie. Nondimeno, allorchè esso trasmise alla Società le sovvenzioni pagate alla fine del 1876, ha espressamente raccomandato di applicarne l'importo ai lavori del tunnel, a tenore del trattato del 15 ottobre 1869.

Quanto alla voce relativa ad una anticipazione di 2 milioni accordata al sig. Favre, io la credo inesatta, attesochè il Consiglio federale non può di suo capo concedere anticipazioni, e non ha nemmeno i fondi all'uopo. Mi si assicura invece che si tratta ora di negoziati tendenti a diminuire la cauzione depositata dal sig. Favre e suoi soci, riduzione per la quale sarebbe infatti necessaria l'autorizzazione del Consiglio federale.

— Sullo stesso argomento leggesi poi in un articolo del *Journal de Génève*, del 28 corrente:

......Il Consiglio federale aveva, infatti, convocato in conferenza a Berna gli Stati interessati pel mese di maggio 1876, e non si dubitava che, in seguito di tale conferenza, si sarebbe rimediato allo stato delle cose. Ma il maggio passò, come tutto il resto del 1876, senza che ciò potesse aver luogo.

Essa fu di nuovo convocata pel gennaio 1877, ma anche questo mese sta per finire, e devesi supporre che la riunione si farà soltanto in febbraio o marzo.

Ma, durante il 1876, il sig. Favre ha fatto delle anticipazioni, sia pei lavori, sia per compiere le sue installazioni, per oltre 4 milioni. Se a ciò si aggiungono gli 8 milioni di cauzione depositati da principio, si riconosce che il sig. L. Favre e soci impegnarono già nell'impresa del gran tunnel più di 12 milioni, mentre la Società del Gottardo non ha speso finora per lo stesso lavoro più di 22 milioni, comprese pure le sue anticipazioni per le installazioni.

Questa situazione è affatto anormale; e siccome i lavori del mese prossimo richiederanno ancora delle anticipazioni, così il sig. Favre è deciso a non farle, dovesse pur sospendere i lavori del tunnel sino alla ricostituzione dell'impresa. Questa decisione pare naturale ed imposta dalle circostanze......

Il sig. Favre deve aver fatto conoscere al Consiglio federale la gravità della situazione, proponendogli di cercare nelle somme già impegnate, cioè nella sua stessa cauzione, i mezzi per continuare provvisoriamente i lavori.

— A quanto si telegrafa alla *Gazzetta di Colonia* da Berlino, il Governo imperiale ha risolto di sottoporre al Reichstag, che, come è noto, si raduna il 26 febbraio, la quistione della ferrovia del Gottardo. In questa occasione, il Governo presenterà un messaggio, simile a quello degli scorsi anni, sullo stato dei lavori, sulle difficoltà che si oppongono agli stessi, e sopra un'ulteriore partecipazione della Germania nelle spese.

Ferrovie svizzere — A quanto si scrive all'*Handels Courier*, il Capo della sezione delle ferrovie dello Stato-maggiore generale, il signor colonnello Grandjean, ha recentemente fatto stendere uno specchio del personale e del materiale ruotante di tutte le ferrovie svizzere, onde essere in posizione, in caso di mobilizzazione dello stesso, di dare le necessarie disposizioni. Il risultato di questo studio fu dei più soddisfacenti, essendosi ottenute esatte notizie, tanto sul personale, quanto sul materiale, per ogni eventualità.

Circa al personale, si ebbero i seguenti risultati: Personale d'amministrazione, 725; personale delle Stazioni, 5754; personale d'esercizio, 1002; personale di linea, 3057; personale di treno. 950; impiegati nelle officine, 1738; in complesso 13,286. Devesi poi osservare che in questo numero non sono compresi i giornalieri. Essi dànno circa un numero uguale al numero complessivo degli altri impiegati ferroviarii, di modo che le persone addette alle nostre ferrovie sono circa 27,000.

Lo stato del materiale ruotante è il seguente: Locomotive-passeggeri 480; vagoni 1402, con posti 64,456; vagoni-merci 7656, con posti 19,533 per cavalli.

Il percorso delle linee attualmente in servizio è di 2100 chilometri. Giornalmente — computando tutti i treni, anche i facoltativi e quelli in ogni direzione — vengono percorsi circa 28,000 chilometri.

— Ecco, secondo la *Gazette du Commerce*, il risultato dei prodotti chilometrici delle ferrovie svizzere dal 1° gennaio al 30 novembre 1876:

	Chil.	Fr.
Bâle-jonction	5	48,548
Central-Suisse	240	40,865
Nord-Est et Bischofszell	314.8	34,027
Suisse-Occidentale	361.8	33,404
Rigi	14.1	27,683
Bötzberg et Sud-Argovie	86	24,051
Union-Suisse	275	22,106
Zurich-Zug-Lucerne	64	20,412
Bödeli (Interlaken)	9	20,082
Uetliberg (Zurich)	9.1	16,618
Jura Berne-Lucerne	282.8	15,229
Arth-Rigi	12	12,573
Bulach-Regensberg	20	10,757
Appenzell	15	10,509
Bulle-Romont	19	10,002
Toggenburg	26	9,762
Wald-Rüti	1.3	9,469
Jougne	35	8,797
Gothard	67	8,452
Chemin de fer national	75	7,659
Effretikon-Hinweil	7.3	7,493
Tössthal	28	7,347
Emmenthal	24	6,981
Simplon	80	6,842
Lausanne-Echallens	15	5,424
Wohlen-Bremgarten	2.2	2,955
	2088.4	24,343

Durante lo stesso periodo del 1875, per 1755 chilom. in esercizio si ottennero 47,969,668 franchi, ovvero 27,328 fr. per chil. — Nel 1876, con un aumento di 333 chil., il prodotto totale è di 50,837,710 fr., ovvero 24,343 fr. per chil.

Ferrovia del Sempione — Il Consiglio d'amministrazione della Società ferroviaria del Sempione ha nominato a suo presidente il signor Bermann, già ambasciatore svizzero a Parigi, ed a vice-presidente il sig. Giulio Mannerot.

— Un telegramma da Berna, 26, reca:

Il Consiglio federale ha approvato le variazioni introdotte negli statuti della Società della ferrovia del Sempione, adottate dall'Assemblea generale degli azionisti (tenuta a Losanna il 29 novembre 1876), e concernenti l'aumento del capitale-Azioni, e la posizione ed i diritti del Consiglio d'amministrazione e della Direzione.

— Da un esemplare del processo-verbale stampato, che ci venne gentilmente comunicato, rileviamo che l'articolo 4 degli statuti, relativo al capitale-Azioni, venne così formulato:

« Il fondo sociale è fissato attualmente a 5 milioni di franchi e diviso in 10,000 Azioni da 500 fr. ciascuna. 8000 di queste Azioni sono sottoscritte, le altre 2000 saranno emesse quando il Consiglio d'amministrazione lo crederà conveniente.

« Il fondo sociale potrà essere aumentato colla emissione di nuove Azioni, per la sottoscrizione delle quali gli antichi azionisti avranno la preferenza. Qualunque aumento di

capitale sociale sarà deliberato dall'Assemblea generale degli azionisti ».

Ferrovie francesi. — La Commissione parlamentare ha preso finalmente una risoluzione rispetto alle Convenzioni ferroviarie che le furono sottoposte.

Dopo viva discussione, venne adottata, con 12 voti contro 6, la seguente proposta presentata dai signori Richard Waddington e Wilson (che sono quelli che accompagnarono il ministro Christophle nel suo recente viaggio in Olanda):

« Il Ministro dei lavori pubblici è invitato a presentare, nel più breve termine, un progetto di legge avente per iscopo di assicurare il servizio delle linee comprese nella Convenzione e di quelle che le completano, sia colla costituzione di reti distinte e indipendenti, sia mediante il riscatto da parte dello Stato e l'esercizio da parte di Compagnie affittuarie, applicando come base del riscatto le disposizioni dell'art. 12 della legge 22 marzo 1874, in conformità al parere adottato dal Consiglio di Stato nelle sedute del 20 e 21 dicembre 1876.

« Il Ministro terrà conto del doppio dovere che incombe allo Stato, di assicurare per l'avvenire la costruzione e l'esercizio delle linee d'interesse generale, e di fare scomparire le ineguaglianze e l'arbitrio delle tariffe ».

Il sig. Waddington venne nominato relatore. — Questa deliberazione sarebbe contraria al parere espresso dal Ministro nella sua relazione sul viaggio in Olanda, di cui nel prossimo numero riferiremo il testo.

Ferrovie dell' Alsazia-Lorena — Il riscaldamento a vapore dei vagoni di tutte le classi venne applicato sulle linee dell'Alsazia-Lorena.

Gli apparati di riscaldamento adoperati consistono in tubi metallici collocati orizzontalmente nei vagoni tra il pavimento e sotto i sedili. Questi tubi comunicano con un tubo generale, che si estende sulla cassa di ciascun vagone da un capo all'altro. Al momento della formazione di un treno, si collega il tubo di ciascun vagone col tubo della carrozza seguente mediante un apparato di caoutchouc, e si stabilisce così una condotta per tutta la lunghezza del treno, che prende il vapore da un rubinetto speciale posto sulla caldaia della locomotiva.

Trovasi pure in ogni scompartimento un apparato per regolare l'introduzione del vapore a piacere dei viaggiatori, i quali possono da sè manovrare nel senso indicato una leva che sta sopra gli schienali, e portante le parole: « Freddo, tiepido, caldo ».

Ferrovie austriache. — Leggiamo nei giornali austriaci, che nella seduta del 22 corr., il Comitato ferroviario accolse la proposta del relatore dott. Herbst, secondo la quale, trattandosi del progetto di legge relativo ai parziali cangiamenti nella Convenzione conchiusa colla Südbahn, doveva formar argomento di discussione soltanto la Convenzione conchiusa il 25 febbraio 1876 fra il Governo austro-ungarico da una parte e la Società della Südbahn dall'altra, e non già il trattato conchiuso il 29 febbraio 1876 fra l'Austria-Ungheria e l'Italia, e l'atto addizionale del 17 giugno 1876 ai trattati conchiusi colla Südbhan.

— Un telegramma poi da Vienna, 23, dice:

Nel Comitato ferroviario, Herbst riferì sulla Convenzione 25 febbraio 1876 dell'Austria-Ungheria colla Südbahn, proponendone la ratificazione, però modificando la proposta governativa. L'approvazione sarebbe impartita sotto la condizione, che il 1° luglio 1876 sia da considerarsi come il termine avuto in mira dalla Convenzione, e colla espressa riserva che non si rinunzi al diritto relativo a quelle rate di pagamento del residuo prezzo per le linee Lombardo-Venete, che sono scadute sino a tutto il 1875. Essendosi, nel corso della discussione, il Ministro del commercio dichiarato anch'egli d'accordo colle suggerite modificazioni, la proposta di Herbst fu accettata.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 10 corr. (*Gazz. Uff.* del 22), la Società anonima per azioni al portatore, per l'esercizio delle industrie attinenti alla produzione e lavorazione dei metalli, e specialmente del ferro e dell'acciaio, residente a Firenze col titolo di *Stabilimento metallurgico di Piombino*, colla durata di 20 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 1,500,000 diviso in 3000 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 28 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 27 corr.) è approvato il trasferimento della sede della *Banca Agricola Nazionale* da Lucca a Firenze, con alcune modificazioni dello statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni dello statuto della Società anonima per azioni al portatore, residente in Torino col titolo di *Società per la bonifica dei terreni Ferraresi*, col capitale nominale di 8 milioni di lire, diviso in 16,000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata d'anni 50, decorrendi dal 22 dicembre 1872.

Associazione delle costruzioni metalliche in Torino. — Venne testè diramata la seguente circolare:

« La Società per l'industria meccanica residente in Torino, considerando l'opportunità di riunire in un fascio nazionale le attitudini e gl'interessi generali di questa industria sparsi nel paese, muove appello ai propri confratelli costruttori meccanici nel regno per fondare una libera *Associazione delle costruzioni metalliche.*

« I trattati di commercio, che si stanno agitando, e le difficoltà di combinare un sistema liberale, ma equo, nelle diverse tariffe delle materie lavorate e delle macchine;

« Le ferrovie, divenute tutte nazionali, la loro imminente riforma, il loro futuro sviluppo, nei riguardi delle officine di macchine nazionali;

« I Ministeri della marina e della guerra in quanto possano provvedersi, a pari condizioni, dai costruttori nazionali;

« Le industrie dei tessili, delle cartiere, dei molini a vapore, ecc., combinate colla introduzione della divisione del lavoro anche in meccanica;

« Le costruzioni d'ingegneria civile, stradale, idraulica e industriale, sempre più connesse al progresso dell'arte nostra;

« I trasporti ferroviarii, le tariffe, i servizii marittimi e le miniere del regno, sono tutti argomenti d'interesse nostro e generale, nella cui pertrattazione ogni individuo conosciuto può e deve rimanere indipendente pei suoi interessi particolari, ma che non si arriverà mai a porre in evidenza e in armonia col benessere economico del paese, senza una rappresentanza collettiva, e quindi investita di competenza e di autorità verso il Parlamento, il Governo e davanti all'opinione pubblica.

« Con questi intendimenti, e per non indugiare a seguire l'esempio di altre Associazioni libere, che allo stesso fine si vanno formando in Italia sull'esempio degli Stati più di noi progrediti, la Società per l'industria meccanica si fa promotrice di una libera *Associazione delle costruzioni meccaniche*, a cui sono invitati tutti i costruttori del regno.

« Le adesioni potranno dirigersi alla scrivente in Torino, ed appena raggiunto un numero sufficiente di firme, verrà convocata con apposito avviso l'Assemblea generale a Torino per la discussione dello Statuto, l'indicazione della sede, nomina della Presidenza, ecc.

« La scrivente, non dubitando che venga apprezzata la indipendenza e la importanza del programma, fa appello caloroso per numerose e pronte adesioni e sovrattutto ai più illustri costruttori delle altre provincie, firmando intanto essa fin d'ora per tutti i suoi membri ».

Ministero dei lavori pubblici. — Con R. Decreto del 31 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 27 corr.) sono stabiliti i nuovi ruoli organici per il personale dell'Ammi-

nistrazione centrale del Ministero dei lavori pubblici e per l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi, attivati col 1° gennaio corrente. La pianta normale del personale dell'Amministrazione centrale comprende 200 posti con l'importo totale di L. 591,100; quella del personale dell'Amministrazione dei telegrafi comprende 2140 posti con l'importo totale di L. 8,566,200; e quella dell'Amministrazione delle poste comprende 1130 posti coll'importo totale di lire 2,697,000.

Collegio degli ingegneri in Roma. — I lavori preparatorii del Congresso, che si terrà quanto prima in Roma per definire la questione dell'esercizio della professione dell'ingegnere e di quelle affini, proseguono attivamente.

La Commissione ordinatrice del Congresso è formata da una rappresentanza del Collegio degli ingegneri ed architetti di Roma, alla quale sono stati uniti i signori: Francollini prof. architetto Ermenegildo, Trevellini dott. ingegnere Luigi, Sereni dott. ing. Luigi, Cuppari ing. Giovanni, Conti dott. ing. Giuseppe.

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nella *Libertà* del 28:

Informazioni, che abbiamo ragione di credere esatte, ci assicurano che sieno prossime ad una conclusione le trattative fra l'on. Sindaco ed alcune Case di Parigi, rappresentate dal cav. Sacerdoti, per la fabbricazione di case nella seconda zona dell'Esquilino. Sta per essere firmato un compromesso, ed assicurasi che la Società concessionaria, nell'atto stesso della firma, depositerebbe un milione di cauzione. Ne darebbe 4 al principio dei lavori.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 28 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 23 corr.) è approvata l'aggiunta all'elenco delle strade provinciali di Torino, di quella da Rivarolo per Salassa e Valperga.

Macchina idrofora presso Adria. — Scrivono da Adria, 26, al *Giornale di Padova*:

La macchina idrofora del Consorzio di *Bresega* fu ieri inaugurata, alla presenza del sig. Prefetto di Rovigo e di una trentina d'invitati.

Sebbene le condizioni in cui la macchina agiva fossero delle più infelici, per mancanza di prevalenza da vincere e per poca acqua nel canale colatore, pure l'esperienza lascia sperare un completo successo. Tale macchina, della forza di 180 cavalli, mette in movimento due ruote a schiaffo, del diametro di m. 12 e con pale di m. 2.

Il tutto fu costruito dalla fabbrica Strudolf di Trieste.

La Commissione presieduta dal cav. Salvagnini, sindaco di Adria, fece gli onori di casa colla più perfetta cavalleria; ed una colazione fu imbandita agli invitati, nella quale l'ing. Lupati disse applaudite parole di circostanza.

Concorsi. — Dal Ministero della istruzione pubblica venne aperto, in data del 16 corr. (*Gazz. Uff.* del 22) il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di architettura, rimasta vacante nella R. Scuola di applicazione per gl'ingegneri in Torino, in seguito alla morte del compianto generale Gio. Castellazzi.

Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al suddetto Ministero entro il giorno 17 marzo prossimo venturo.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

— Il Comitato esecutivo per il progetto dell'Ossario di Custoza ha pubblicato il seguente programma di concorso:

1. Il sito destinato al monumento è la sommità del monte, detto il Belvedere, in Custoza. L'area su cui deve sorgere misura metri quadrati 300 circa.

2. Il monumento deve avere carattere civile; nell'interno però, vuolsi abbia loco per una mensa d'altare di forma semplice e severa per un servizio religioso. Si desidera poi che sia di proporzioni spigliate e si elevi il più possibile perchè possa essere veduto molto di lontano. Si desidera ancora che vi sieno praticabili, i quali diano modo di salire alle parti superiori dell'edificio.

3. Sotto il monumento si prescrive una cripta, che deve servire a deposito e custodia delle ossa, le quali vuolsi siano vedute, ma non toccate dai visitatori. Alla cripta si dovrà quindi accedere per sole ragioni di servizio.

4. L'edificio sarà costrutto con tufo del monte Ongarina presso Verona. Le parti decorative all'esterno saranno in marmo di Sant'Ambrogio e Mazzurega, e le interne potranno eseguirsi anche in stucco.

5. La somma disponibile pel monumento è di L. 80,000, ed ogni progettista dovrà unire il preventivo del proprio progetto.

6. Il concorso rimane aperto a tutto il 15 aprile p. v.

7. Nessuna retribuzione pecuniaria sarà dovuta a chi presenterà un progetto, anche se prescelto. L'autore di quest'ultimo però ne dirigerà l'esecuzione, e per questa sarà rimunerato. Pel solo fatto poi di presentare o d'aver già presentato un progetto, s'acquista la qualifica di socio onorario della Società per l'Ossario di Custoza.

8. La scelta del progetto spetta al Comitato esecutivo, al quale ogni persona che avesse uopo di schiarimenti per lo allestimento del progetto, potrà liberamente rivolgere le proprie ricerche. Le lettere dovranno dirigersi al Comitato esecutivo per l'Ossario, presso il Municipio di Verona.

Vaglia postali per l'Austria-Ungheria. — La Direzione generale delle poste ha pubblicato, in data 24 corr., il seguente avviso:

Si rende noto che, in forza di una Convenzione recentemente conchiusa fra questa Direzione generale e quelle delle Poste d'Austria e di Ungheria, sarà attivato un cambio di vaglia fra gli Uffizi postali italiani e gli Uffizi austro-ungheresi, con effetto dal 1° febbraio p. v., alle seguenti condizioni:

§ 1. L'importo dei singoli vaglia non potrà superare lire 200, se emessi in Italia, e fiorini 80, se emessi nell'Austria-Ungheria; ma ne potranno essere rilasciati in qualunque numero, anche a richiesta di uno stesso mittente ed a favore di uno stesso destinatario.

§ 2. Il diritto dovuto alla Posta pel rilascio di ciascun vaglia sarà fissato come segue:

a) In Italia cent. 50 ogni L. 100 o frazione di L. 100;

b) Nell'Austria-Ungheria kreuzer 20 ogni fiorini 40 o frazione di fiorini 40.

§ 3. I vaglia sull'Austria-Ungheria saranno rilasciati verso deposito di moneta d'oro, e quelli che ne provengono saranno pagati del pari in moneta d'oro.

La moneta d'argento sarà accettata e data in pagamento soltanto per le frazioni di L. 20; la moneta di bronzo per le frazioni di lira. I diritti potranno essere pagati in biglietti.

§ 4. Le Amministrazioni d'Austria e d'Ungheria riceveranno invece dal pubblico banco-note pel rilascio dei vaglia sull'Italia, e pagheranno del pari in banco-note i vaglia italiani in arrivo; ma sarà tenuto conto dell'aggio fra l'oro e la carta, nel modo indicato al successivo § 6.

§ 5. I mittenti dei vaglia otterranno dagli Uffizi di Posta soltanto una ricevuta della somma depositata.

I vaglia saranno ritenuti dagli Uffizi traenti, e concentrati, per cura di essi, in due Uffizi di cambio per parte (Verona ed Udine in Italia, ed Ala e Gorizia in Austria).

Ciascun Uffizio di cambio di un paese manderà giornalmente un elenco dei vaglia emessi nel paese stesso per essere pagati nell'altro all'Uffizio di cambio corrispondente, e questo rilascerà altrettanti nuovi vaglia a favore dei destinatarii, cui li farà pervenire.

§ 6. Gli Uffizi di cambio austriaci, nell'annunziare agli Uffizi di cambio italiani i vaglia emessi da Uffizi austro-ungheresi per essere pagati in Italia, ridurranno in moneta italiana d'oro la somma stata depositata dai mittenti in fiorini di carta.

In senso inverso, gli Uffizi stessi, nel rilasciare i nuovi vaglia in sostituzione di quelli emessi in Italia, ridurranno in fiorini di carta la somma depositata dai mittenti in moneta itallana d'oro.

La riduzione sarà fatta al corso del cambio fra il napoleone d'oro ed il fiorino, quale sarà quotato nel giorno stesso dalla Borsa di Vienna, ed i destinatarii riceveranno quel tanto che loro spetterà.

§ 7. I vaglia austro-ungheresi saranno validi in Italia durante il periodo di tre mesi, ed i vaglia italiani saranno validi nell'Austria-Ungheria durante il periodo di 15 giorni, a meno che sieno stati dichiarati *fermi in posta*, nel qual caso la validità di essi sarà protratta a tre mesi; contando sempre dal giorno del rilascio dei nuovi titoli per opera degli Uffici di cambio.

L'importo dei vaglia non pagati in tempo utile sarà rimborsato ai rispettivi mittenti.

Le somme, che non possano essere rimborsate, saranno devolute all'Erario dello Stato, dai cui Uffizi sieno stati emessi i vaglia; ma solo dopo 5 anni, se emessi in Italia, e dopo tre, se emessi nell'Austria-Ungheria.

Le case operaie di Mulhouse. — Nessuno ignora, scrive il *Journal officiel*, i grandi servigi che un industriale filantropo, Giovanni Dolfus, rese alla popolazione delle fabbriche di Mulhouse, costruendo delle case operaie.

Il 7 dicembre, a Mulhouse, ebbe luogo l'adunanza generale della Società fondata da quell'uomo benefico, e si potè constatare che l'impresa andava sempre più prosperando.

Com'è noto, la Società, fondata da Giovanni Dolfus, s'incarica di costruire, secondo un piano uniforme, delle abitazioni, che cede agli operaj al prezzo di costo, dando loro facoltà di pagarne il prezzo in tante rate annue.

Gli utili della Società, che erano stati di 189,955 franchi nel 1875, furono di fr. 211,339 nel 1876. Tutte le case costruite durante l'esercizio precedente furono vendute, e le poche rimaste invendute vennero affittate.

La Società delle case operaie, i cui membri debbono versare una somma di 100 franchi in una o più rate, quale tassa di ammissione, esiste da 23 anni, duranti i quali fece costruire 948 case, il cui valore complessivo è di circa 3 milioni di franchi.

Il prezzo medio di una casa operaia varia dai 3 ai 4000 franchi. Le case operaie integralmente pagate dai loro inquilini sono 461, e le altre sono ipotecate per la complessiva e relativamente tenue somma di 796,470 franchi.

Siccome la popolazione laboriosa di Mulhouse apprezza al suo giusto valore le case operaie, e le ricerca continuamente, così la Società costruttrice ha deliberato che, nel corso del 1877, farà costruire per lo meno 30 o 40 nuove case operaie.

Miniere aurifere di Palmer. — I *placers* (terreni auriferi) di Palmer, dice il *Globus* di Londra, sono i più ricchi di tutta quanta l'Australia, e si trovano alla distanza di 91 chilometri all'ovest del porto di Cookstown, sulle sponde del fiume Palmer. Quei *placers*, la cui superficie è di circa 5200 ettari, trovansi in una contrada assolutamente sterile, che si può abitare soltanto per le ricchezze del sotto-suolo, anche perchè è assai poco salubre. Nei due mesi che precedono la stagione delle pioggie il caldo è eccessivo; e passata la stagione piovosa, si hanno due mesi in cui le notti sono fredde assai. A tutto ciò si aggiunge che i Negri rendono mal sicuro il paese, e che la forza armata dovette prendere provvedimenti contro le loro scorrerie.

L'oro di Palmer è il più ricco, il più compatto ed il più caro di tutta l'Australia. L'estrazione n'è già fatta da molti minatori; e da qualche tempo in qua l'immigrazione dei cercatori d'oro e degli avventurieri vi prese tali proporzioni, da far temere che in breve si spopolino tutti gli altri *placers* australiani. Quattrocento minatori cinesi sono all'opera, e se ne attendono altri 2000.

Oltre i minatori cinesi, vi sono pure i minatori americani ed europei, nonchè gli avventurieri di tutti i paesi; e tutta questa gente, che spera di agguantare la fortuna per il ciuffo, costruì di recente una città, che nomasi Edwardstown, che si cercherebbe invano sulle carte geografiche più recenti, e che conta già 10 alberghi, 30 botteghe di pannine, mercerie, commestibili, liquori e via dicendo; tre officine da fabbro-ferraio, due farmacie, un caffè con bigliardo, un ospedale ed un piccolo Palazzo di città fatto di scorza d'albero.

Miniere di ferro in Cina. — Leggiamo nel *Celestial-Empire*, che furono testè scoperte delle miniere di ferro di ottima qualità nella provincia di Chilì, presso la estremità orientale della gran muraglia. Questo ferro, quantunque buonissimo, è però inferiore a quello che si estrae dalle miniere che trovansi nelle montagne all'est di Pekino; ma può essere utilizzato per molti usi ed è suscettibile di essere trasformato con poca spesa in pani, in verghe ed in fogli, poichè nella vicinanza della miniera di ferro trovesi del carbon fossile in abbondanza.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Servizio cumulativo colle Poste Federali Svizzere e Servizio Germanico (in transito per la Svizzera) — Spedizioni di pesi e misure in Svizzera.

Servizio cumulativo colle Poste Federali Svizzere

A cominciare dal 1 febbraio p. v., le due località della Valtellina *Chiavenna* e *Campodolcino* saranno da considerarsi come Uffici postali per tutto quanto si riferisce a spedizioni di *merci a grande velocità e numerario* in partenza o destinazione di Stazioni di questa Rete.

Tali spedizioni andranno quindi soggette a tutte le norme e condizioni in vigore pel servizio cumulativo colle Poste Federali Svizzere; fra le quali trovasi opportuno rammentare in particolar modo quella, che fissa a 60 chilogrammi il limite massimo del peso d'ogni collo che può essere accettato pel trasporto.

Saranno del pari estese alle spedizioni suddette anche le tariffe in vigore pel servizio cumulativo di cui trattasi.

Servizio Germanico (in transito per la Svizzera).

In conseguenza di recenti accordi intervenuti fra le Amministrazioni Postali Germaniche e le Poste Federali Svizzere, venne stabilito che, incominciando dal 1° febbraio p. v., ai piccoli *colli pesanti fino a* 5 *chilogrammi*, spediti a grande velocità da o per le Città germaniche, sia applicata una tassa unica sul peso di L. 1.00 per le due percorrenze svizzera e germanica riunite, qualunque sia la distanza; e rispettivamente L. 1.50 se detti colli riescano *ingombranti*.

È ben inteso per altro che, qualora detti colli avessero un *valore dichiarato*, alla suddetta tassa si aggiungeranno, tanto per la percorrenza svizzera, quanto per la germanica, quelle sul valore.

Tali disposizioni saranno applicabili dal medesimo giorno anche alle spedizioni, che dalle Stazioni di questa Rete fossero dirette a taluna delle Città germaniche ammesse al servizio diretto, in transito per la Svizzera, e viceversa; avvertendosi per altro che, sia per la percorrenza italiana, sia per le spedizioni di colli pesanti più di 5 chilogrammi, si continueranno ad applicare le tariffe attuali.

Spedizione di pesi e misure in Svizzera.

Si previene il pubblico che, a termini della Legge Federale Svizzera sui *pesi e misure* e del relativo Regolamento, le misure di capacità o lineari, i pesi e le bilancie che non risultano bollate da un verificatore svizzero, i vetri, la cui marca di capacità non sia stata apposta col consenso e sotto la sorveglianza delle competenti Autorità Federali, non ponno essere usate nel territorio della Confederazione.

Ciò premesso, quest'Amministrazione si fa un dovere di avvertire il pubblico che, sebbene essa non rifiuterà d'accettare spedizioni consimili destinate in Svizzera che portassero qualche bollo o marca diversi, fossero soltanto quelli di fabbrica, pure non intenderà con siffatta accettazione di assumere alcuna responsabilità riguardo alle difficoltà che, in causa di tali bolli o marche esistenti sugli oggetti, la Dogana Svizzera fosse per opporre alla loro introduzione.

Milano, 26 gennaio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii nella settimana scorsa ebbero molta freddezza nel mercato, salvo sempre le Obbligazioni della Società delle Meridionali, alle quali non mancarono mai le richieste a 229 e 229.50. Le Azioni relative oscillarono tra il 328 al 330; i Boni invariati sul 559.25.

Le Sarde, serie A, fecero 226.50; la serie B. 222.25 — Le Pontebbane tra il 364.50 al 365 — Le Vittorio Emanuele tra il 246.50 al 248.50.

A Parigi, le Lombarde con poca animazione vennero quotate a 155 e 153; le Obbligazioni relative a 226 e 228. Le Vittorio Emanuele a 228 e 229.

CONVOCAZIONI

Banca Veneta di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria il giorno 12 febbraio p. v. in Padova (sede sociale), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio sociale al 31 dicembre 1876, e la relazione dei censori, per l'approvazione del bilancio e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1877.

Banca Canellese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 febbraio p. v. in Canelli (Asilo infantile), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per deliberare sul resoconto del 1876 e relativo dividendo, e per la nomina di 7 amministratori.

Compagnie des Salines de Sardaigne — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 marzo p. v. a Genova, sede sociale (via Santa Agnese, 2).

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 30 corrente si paga agli azionisti il dividendo del 2° semestre 1876 in lire 12 per azione: in Torino, presso la Ditta Giuseppe Malan e C. (via Carlo Alberto, 9).

Banca di Torino — Dal 5 febbraio p. v. si pagherà agli azionisti il dividendo per l'esercizio 1876 in L. 12.50 per azione: in Torino, presso la Banca medesima; in Milano, presso i signori Vogel e C.

Società anonima Briantea — *Ferrovia Monza-Calolzio* — Dal 5 febbraio p. v., presso la Banca Giulio Belinzaghi in Milano, si pagherà agli azionisti il 2° acconto dividendo pel 1876 in L. 9 per azione.

Banca Lombarda di depositi e conti correnti — Dal 5 febbraio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 15.25 per azione per interessi del 2° semestre e dividendo del 1876: in Milano, sede sociale.

Avvisi d'Asta

Il 6 febbraio p. v., presso il Municipio di Ronciglione (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada, che da Ronciglione va al confine di Caprarola, per il presunto importo di L. 10,306.97. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito L. 250 in valuta legale; cauzione definitiva L. 500 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Licciana (provincia di Massa), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta del Castellaro Licciano, della lunghezza di chil. 5.366, per la presunta somma di L. 63.214.24. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito d'asta L. 600; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Albano (provincia di Padova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato per sede municipale e scuole maschili e femminili, per il presunto importo di L. 50,000. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito d'asta L. 2500 in effettivo o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 in rendita D. P. o con ipoteca su beni propri.

— L'8 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tratto di strada provinciale dall'innesto colla nazionale Sannitica presso Cerrosecco al Comune di Bonefro, della lunghezza di chil. 16 e m. 700, per l'annuo premio chilometrico di L. 400. Deposito d'asta L. 300; cauzione definitiva eguale ad un'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Treviso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per lo sviluppo e successiva manutenzione quinquennale delle opere murali di difesa del fiume Piave superiormente al Ponte della Priula, sul dato di L. 41,249.25. Le condizioni d'asta sono quelle stesse del primitivo incanto.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del Naviglio di Paderno e della Martesana, colla fossa interna di Milano, per la presunta annua somma di L. 45,113. Manutenzione dal 1° maggio 1877 al 30 aprile 1886. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva L. 22,500 in numerario o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina per Nicosia, compreso fra il Bivio di Fiume Torto e Caltavuturo, della lunghezza di m. 29,804, per la presunta annua somma di L. 25,640. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito L. 1270; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione ed ampliamento della Caserma comunale di S. Francesco in Teramo, e costruzione di una nuova caserma e polveriera, per la complessiva somma di L. 125,000. Deposito lire 12,500 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Bordighera (provincia di Porto Maurizio), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori per la sistemazione della Strada Romana e costruzione di due vie trasversali, sul data di lire 43,225, a cui fu ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di rialzamento e riordinamento della via provinciale di Padule, per la presunta somma di L. 46,960. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito L. 2400; cauzione definitiva L. 4800 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la manutenzione dei fabbricati militari marittimi della Piazza di Venezia e sue dipendenze durante l'anno 1877, in diminuzione dell'importo di L. 35,203.23, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra la casa Langer all'incontro della strada comunale dello Sperone e Corleone, della lunghezza di metri 46,278, per la presunta annua somma di L. 36,472.65. Manutenzione dal 1° aprile 1877 a tutto il 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 4500; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una batteria a barbetta sulla punta dei Cappuccini presso Spezia, per il presunto importo di L. 212,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 4ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3423	3344	79	»
Viaggiatori	553,843.70	550,874.45	2,969.25	»
Merci a grande velocità . .	180,695.60	176,629.80	4,065.80	»
Merci a piccola velocità . .	767,668.30	686,533.15	81,135.15	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,502,207.60	1,414,037.40	88,170.20	»
Navigazione sui laghi . . .	10,960.20	9,858.75	1,101.45	»
Totale della settimana. . .	1,513,167.80	1,423,896.15	89,271.65	»

PRODOTTI *dal* 1° *al* 28 *gennaio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	2,272,295.20	2,151,225.70	121,069.50	»
Merci a grande velocità . .	779,888.65	691,245.35	88,643.30	»
Merci a piccola velocità . .	2,880,904.53	2,776,036.80	104,867.73	»
Totale dei prodotti ferroviari	5,933,088.38	5,618,507.85	314,580.53	»
Navigazione sui laghi . . .	45,399.03	37,840.40	7,558.63	»
Totali	5,978,487.41	5,656,348.25	322,139.16	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 4ª settimana	438.86	422.86	+ 16.00	+ 3.78
Prodotti totali	1733.50	1680.18	+ 53.12	+ 3.16

Strade Ferrate Meridionali

1ª Settimana. — *Dal* 1° *al* 7 *gennaio* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	337,779.49	233,60
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	299,638.76	207.22
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 38,140.73	+ 26.38
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	337,779.49	233.60
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	299,638.76	207.22
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 38,140.73	+ 26.38
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	114,210.51	105.59
Settimana corrisp. nel 1876.	920.—	104,123.12	113.18
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+157 —	+ 10,087.39	— 7.59
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	114,210.51	105.59
Introiti corrisp. nel 1876 .	920.—	104,123.12	113.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+157 —	+ 10,087.39	— 7.59

Strade Ferrate Romane

49ª Settimana. — *Dal* 3 *al* 9 *dicembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	505,771.66	16,021.94
Settimana corrisp. del 1875.	1,646	455,209.95	14,420.10 (a)
Differenza in più . . .	—	50,561.71	1,601.84
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 x.bre 1876 .	—	24,977,857.31	16,145.37
Periodo corr. 1875	—	24,168,304.78	15,885.39
Aumento	—	809,552.53	259.98
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 25 novembre 1876 chilometri in esercizio . . . N.1646
» 1 » al 14 » 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N.1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	8,205	9,055.18
Bagagli	218	139.16
Merci a grande velocità	1,547	845.93
Merci a piccola velocità	1,430	8,586.23
Introiti diversi	»	80.70
Totale L.	11,400	18,707.20

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO
per la fornitura di Petrolio.

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 35,000 Petrolio raffinato d'America, da consegnarsi nei Magazzini Sociali di FIRENZE, FOLIGNO, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI, SIENA, e LIVORNO, apre un concorso a schede sigillate fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile nella Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni summentovate.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 12 febbraio 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: *Offerta per fornitura di Petrolio.*

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a se stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, li 22 gennaio 1877. LA DIREZIONE GENERALE.

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA

di Brücker & Zinke a Cölln presso Meissen (Sassonia)

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.

A richiesta, vengono spediti campioni gratis.

Si ricerca rivenditori.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de janvier:

Biographie — Beaux-arts — Michel Ange, ses œuvres, ses lettres.
Religion - Éducation - Civilisation — Les missions chrétiennes dans l'Afrique occidentale, par un nègre.
Ethnographie - Mœurs — Les régions arctiques et les Esquimaux.
Mœurs de l'antiquité — La société en Italie aux derniers jours de la République Romaine.
Miscellanées — I. Pauvre Bobby — II. La femme du pacha (Mœurs orientales modernes).
Poésie — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.
Correspondance d'Allemagne — Les élections — Petits cadeaux — Le centenaire de Rauch.
Correspondance d'Amérique — Un mot sur le message — Les finances et les affaires — La question chinoise en Californie — Deux procès — La bibliothèque du général Washington — La situation au Mexique — Parade des Templiers à Philadelphie.
Correspondance d'Orient — Un drame oriental d'ancien style — Le complot du mouffetich — Nouvelle attitude de l'Allemagne — Le point noir — Du rôle de la Perse dans un conflit asiatique.
Correspondance de Londres. — Proclamation du titre d'impératrice de la reine Victoria aux Indes — La famine — La Chambre de commerce d'Elbeuf et le libre échange — Naufrage du *Great Queensland;* explosion à bord — Inondation — Pigeons voyageurs — Nouvelle édition de Tennyson; *Harold* — Les pantomimes de Noël.
Chronique scientifique.
Chronique et bulletin bibliographique - Les chiens de faïence — Le rapport du Tribunal de commerce sur les faillites de l'année passée — Les Belges aux Balkans — La fondation de la *Revue des Deux Mondes* — Livres nouveaux — Poèmes modernes — Théâtres, etc.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
Italiani ed Esteri
Torino, via Finanze, 13.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 7 Febbraio 1877 N.° 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE FERROVIE IN SICILIA
e le interpellanze Rudinì e Morana

(CRONACA PARLAMENTARE)

Nelle sedute del 25 e 26 gennaio p. p. della Camera dei deputati, gli on. Di Rudinì e Morana interpellarono (come annunciammo) il Ministero circa le sue intenzioni per migliorare le condizioni economiche ed i servizii pubblici in Sicilia, in relazione alle proposte fatte dalla Commissione d'inchiesta.

Alle dette interpellanze risposero diffusamente il presidente del Consiglio ed il Ministro dei lavori pubblici; ma noi non possiamo, naturalmente, occuparci che della parte che ci risguarda più da vicino, cioè delle strade ferrate, limitandoci a riferire le dichiarazioni fatte in proposito dai ministri Depretis e Zanardelli.

Dal rendiconto ufficiale della Camera risulta che il presidente del Consiglio, dopo aver trattato delle varie questioni di finanza e di sicurezza pubblica accennate dagli interpellanti, così si esprimeva rispetto ai lavori pubblici:

.......Ora dirò qualche parola sulle altre questioni, perchè, pur troppo, anche in queste altre la Finanza è interessata. Voglio parlare, o signori, delle opere pubbliche, che l'on. Morana disse giustamente essere la chiave di vôlta di una gran parte delle questioni che si agitano nelle provincie siciliane.

Ferrovie! Io lascierò che il mio egregio amico il Ministro dei lavori pubblici dica quali siano i suoi intendimenti per sciogliere la questione della congiunzione delle linee ferrate attualmente in costruzione, congiunzione giustamente desiderata.

Io credo che egli potrà annunziare alla Camera che questa soluzione è prossima; credo che egli non attenda che alcuni studii più precisi, recentemente ordinati, i quali gli sono necessarii per prendere un partito definitivo.

Intorno a questo argomento delle ferrovie, io non ho difficoltà di dichiarare alla Camera, che sono dispostissimo ad appoggiare le proposte del mio collega dei lavori pubblici per tutto ciò che riguarda il compimento delle linee in corso di costruzione. Sono anche disposto, o signori, ad annuire a nuove costruzioni ferroviarie da aggiungersi a quelle già decretate per legge.

Ma io non potrei pronunziarmi in modo categorico sulla iscrizione di una spesa in bilancio.

La Camera non deve dimenticare che il problema finanziario non è ancora risolto. Il Ministro attuale delle finanze ha assunto un impegno forse superiore alle sue forze, quello di arrivare alla trasformazione del sistema tributario, senza diminuire le entrate dello Stato. Su questo argomento io avrò occasione di spiegarmi chiaramente e completamente fra breve. Sono questioni che non possono essere sfiorate: una volta affrontate, bisogna discuterle a fondo; però, parlando delle opere pubbliche, io non posso tralasciare di dichiarare che per esse il Governo debba fare tutti i sacrifizii possibili.

Evvi, o signori, una ferrovia che io vagheggio col pensiero da molti anni, ed alla quale non potrei veramente rassegnarmi a rinunziare.

La Sicilia ha bisogno di molte opere pubbliche; ma questa ferrovia è sempre sembrata a me che dovesse avere il primo posto, come quella che è destinata a congiungere Palermo a Roma per la linea più breve.

Mi pare, signori, che questa grande, antica ed illustre città, che per giungere a Roma deve girare nell'interno dell'isola, mentre ha sulla sua marina una linea breve, diretta, che la congiungerebbe a Messina, e da Messina, va-

licando lo Stretto e attraversando le Calabrie, potrebbe arrivare in breve tempo a Roma; questa illustre città mi è sembrato sempre che abbia un grande interesse, non siciliano, ma nazionale, per la ferrovia più diretta e più breve che la congiunga a Roma; perchè l'avvicinare questi grandi centri intellettuali ed economici alla Capitale d'Italia, mi pare sempre che formi il complemento della vita intellettuale e morale della patria nostra......

Dopo ciò, prese la parola il Ministro dei lavori pubblici; il quale, accennati alcuni lavori pei porti, entrò a trattare delle ferrovie nei seguenti termini:

Vengo alle ferrovie.

Qui quella dose di quattrini, a cui accennava l'on. mio amico il presidente del Consiglio, fu, io credo, discretamente somministrata nel bilancio che abbiamo, non sono molti giorni, votato; poichè per le ferrovie Calabro-Sicule, sopra nostra proposta, furono stanziati in bilancio 20 milioni di lire.

Riguardo poi all' esecuzione delle opere che in addietro sono state decretate, io non ho certo rimorso di non avervi atteso con attività, quale per me si potesse maggiore. Perciò fu anticipata, da quello che presumevasi, l' apertura della intera linea da Palermo a Girgenti; riguardo alla quale apertura, da quelle popolazioni, debbo dirlo con compiacenza, mi vennero le più lusinghiere attestazioni di soddisfacimento.

E prima avevo sollecitato l'esecuzione del tronco da Caltanissetta a Campobello. Perciò ora non vi hanno a compiersi che due tratti per congiungere Catania a Licata: cioè il tratto in cui, tra Santa Caterina e Caltanissetta, deve aprirsi una galleria di due chilometri all'incirca. Ora questo tratto, secondo i termini stabiliti nel contratto d'appalto, non dovrebbe essere aperto che entro il luglio dell'anno venturo; ma io spero che, mercè la solerzia e l'energia dell'egregio Direttore delle ferrovie dell'isola, si potrà notevolmente anticipare su questo termine contrattuale la attivazione di quel tronco, destinato a congiungere completamente Caltanissetta a Catania.

Lo stesso dirò riguardo all'altro tronco da Campobello a Licata; imperocchè io spero che nel termine stesso, in cui si aprirà la galleria di Caltanissetta, anche quest' ultimo tronco, il quale completa la congiunzione fra Licata e Catania (ad eccezione del piccolo tratto che comprende il burrone e la galleria di Fucile, ove vi sarebbe una breve lacuna) possa essere del pari compiuto.

Inoltre, per recare il maggiore vantaggio possibile di celeri comunicazioni anche nelle condizioni attuali di alcune linee incompiute, si sta ora procurando che la Società esercente introduca un servizio ippico cumulativo, in coincidenza dei treni fra Caltanissetta e Santa Caterina e fra Canicatti e Caldare; per modo che, essendo attivato il tronco tra Palermo e Girgenti, chi va da Palermo a Catania non abbia da percorrere in carrozza che tre ore e mezza per la linea così detta delle Caldare, ed un'altra ora tra Caltanissetta e Santa Caterina.

Ma mi sovviene che l'on. mio amico Morana mi parlava anche dei bisogni di miglioramenti che vi sono relativamente a molte Stazioni.

Egli diceva che molte Stazioni non rispondono ai bisogni, e che in alcune non vi è nessun riparo per le merci. Io riconosco sussistere i lamentati inconvenienti riguardo a parecchie Stazioni. Ricordo, fra le altre, la Stazione di una delle più importanti città, la Stazione di Catania, che non è una Stazione adeguata certamente all' accennata importanza di quella grande e ricca città: avvi un solo locale ché fa da sala di aspetto, senza che vi siano separate le varie classi dei viaggiatori. Ora, mentre alcuna delle nostre maggiori città ha quasi dei monumenti nelle proprie Stazioni, non è conveniente che a Catania si abbia invece a tal uso un edificio, che non corrisponde nemmeno alla condizione in cui, in altre parti d'Italia, si trovano le Stazioni di minore e più modesta località.

Ma, mentre io riconosco questo fatto, credo che ammetterà anche l'on. Morana che non era il caso, nella costruzione della rete, di cominciare dalle Stazioni; poichè, fino a che vi erano dei bisogni così urgenti di linee, era meglio procedere un poco all'americana e poter correre sulle rotaie, salvo ad accomodare meglio in seguito queste condizioni di accesso.

In ogni modo, attualmente sono moltissime le Stazioni, riguardo alle quali è già in corso il progetto per il relativo miglioramento. Non faccio che nominargliele, e sono: Cerda, Montemaggiore, Roccapalumba, Lercara, Caldara, Girgenti, Porto-Empedocle, Palermo, Messina, Acireale, Catania, Valsavoia, Bicocca, Motta, Sferro, Catenanuova, Leonforte, Imera.

L'on. Morana, onde impellermi a largheggiare riguardo alle spese tendenti a migliorare lo stato in cui si trovano le ferrovie, addusse uua circostanza, che gli parve incontrovertibile. Egli disse: Finalmente le linee sicule dànno un reddito soddisfacente al di là della spesa che richiedono! Ed io feci allora a lui un segno, non di denegazione, ma un segno di dubbio. E il dubbio ancor oggi lo ho, per quanto io abbia appositamente riveduti i conti che riguardano i redditi e le spese di queste linee: in quanto che precisamente non si può dire se sieno o non sieno fruttifere; in quanto che si conoscono bensì i prodotti lordi chilometrici, ma non consta positivamente, del pari, quali e quante siano le spese afferenti piuttosto alle linee sicule che alle calabresi. Imperocchè il conto relativo alle spese sostenute è un conto unico, complessivo, per la rete Calabro-Sicula.

Ora queste spese sono enormi, e sulle linee sicule esse sono maggiori che sulle stesse linee della Calabria. Sono gravi anche riguardo alle spese di esercizio propriamente detto, perchè le forti pendenze, che pur troppo vi sono sulle linee siciliane, rendono più elevata la spesa dell' esercizio. Sono poi veramente enormi quelle della manutenzione, per le grandi riparazioni che si devono fare.

Questo conto delle grandi riparazioni che si devono fare sulle linee, come diceva, è complessivo per le linee Calabro-Sicule, ed io non ho modo di separarle e distinguerle. Ma certo è, che tale è lo stato di queste strade ferrate della Sicilia (come l'on. Morana sa meglio di me), che io temo fortemente che ancora resti passivo il prodotto chilometrico di quelle linee.

Certo è che, per le circostanze suddette, sulla intera rete Calabro-Sicula la spesa di manutenzione e di esercizio ascende alla desolante proporzione, che grandemente m'impensierisce, del 166 per cento. Riconosco però che, quanto al prodotto lordo chilometrico, esso è in Sicilia relativamente elevato. Quest'anno le ferrovie sicule rendono in ragione di circa lire 10,000 al chilometro di prodotto lordo,

mentre le linee calabre rendono molto meno, poco più di tremila lire al chilometro.

Ma io spero che le linee siciliane renderanno ancora di più, quando la parte orientale e la parte occidentale della rete dell'isola saranno fra loro congiunte.

Vengo dunque a questa questione della congiuzione delle linee.

Mi parlò di essa, con molto cortesi parole, l'on. mio amico il deputato Morana. Alla sua volta, l'on. Di Rudinì, non argomentando, ma parlando con ablativi assoluti, disse con accento solenne che io era molto più colpevole dei miei antecessori.

Ora, poichè l'on. Di Rudinì, a questo riguardo, non mi mise innanzi dei fatti, non discusse, ma fece come il figlio di Giove in Dante, il quale

Esamina le colpe nell'entrata,
Giudica e manda secondo ch'avvinghia,

io potrei limitarmi a dire che, per fortuna, non mi giungono i suoi avvinghiamenti. Ma nondimeno discuterò io, ed entrerò nel cuore della questione.

A questo proposito, ieri, mentre parlava in tal modo l'on. Di Rudinì, volgeva nell'animo mio un'osservazione, avendo sott'occhio ciò che, riguardo a queste ferrovie della Sicilia, dice la Relazione della Commissione d'inchiesta. Io mi diceva: strano miraggio, che deriva dal sedere in opposti banchi della Camera!

L'on. Di Rudinì cita, loda, encomia, ammira le conclusioni della Relazione della Commissione d'inchiesta. E, mentre questa Relazione critica con parole sì acerbe il modo con cui la rete siciliana è stata condotta, i progetti e le variazioni eseguite, essa dice, non secondo le convenienze dello Stato, ma secondo le convenienze dei costruttori; ed aggiunge che pareva che con queste strade ferrate si fuggissero a disegno, da Catania a Leonforte ad esempio, i centri abitati a destra ed a sinistra, evitando una schiera di grosse e fiorenti città, per correre nella facile e deserta piana di Catania; e la Relazione menziona inoltre le pendenze impossibili adottate, pendenze del 20, del 26, del 30, e fino del 33 per mille; mentre tutto ciò la Commissione d'inchiesta dichiara, l'on. Di Rudinì, approvando ed ammirando la predetta Relazione, non suppose che delle colpe mie, mentre queste colpe ed altre enumerate dalla Commissione d'inchiesta sarebbero di alcuni dei miei onorevoli antecessori.

Ma veniamo direttamente alla questione della congiunzione fra la linea orientale ed occidentale della Sicilia.

L'on. mio amico Morana ebbe già ad osservare all'on. Di Rudinì che io non poteva avere l'imputatami colpa, non foss'altro nella misura proporzionale attribuitami, perchè la mia colpa non poteva essere certo molto inveterata per ragione di tempo.

Sono, infatti, trascorsi sedici anni dacchè questa questione pende insoluta; ed è soltanto da pochi mesi che io reggo il Ministero dei lavori pubblici, e nessuno dei miei predecessori vi passò forse per un tempo più breve di quello trascorso dacchè io mi vi trovo. Ma, a parte il fatto dell'essere passati pochi mesi, anzichè molti anni, credo che se colpa vi è riguardo a cotesta questione della congiunzione della parte orientale colla parte occidentale della rete sicula, questa colpa consiste piuttosto nelle continue oscillazioni e variazioni che ebbero luogo. Se il terreno fosse intatto, se la questione non fosse piagata, pregiudicata, creda, on. Di Rudinì, che mi sarebbe stato molto più facile il risolverla; ma questa questione cominciò fino dal 1861, colla legge dittatoriale di Garibaldi. In quell'anno, il Marsano propose la linea del Salito. Passata poscia la rete alla Società *Vittorio Emanuele*, l'ingegnere Duperroux propose la linea delle Caldare; poi si pose innanzi al Consiglio superiore un doppio progetto: uno per le Caldare, e l'altro per una congiunzione più breve; ma l'uno di questi progetti sommario, e l'altro particolareggiato. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici disse che non era possibile di giudicare sopra elementi sì disparati e poco comparabili fra loro. Furono rinviati i progetti al Consiglio superiore, dopo di che si venne ad adottare una determinata linea. Questa linea si dà per appalto, poi si dubita che possa essere eseguita nelle condizioni previste per l'appalto. Si manda sul luogo una Commissione, la quale dice che bisogna rifare del tutto il progetto; allora si dà l'incarico di rivedere e presentare, con studio particolareggiato e definitivo, questo progetto della linea di Montedoro.

Ora, quando io dovetti per la prima volta occuparmi della antica questione, giunse questo particolareggiato progetto, il quale fa salire la spesa dai 7 milioni all'incirca, per la quale l'opera era stata appaltata, a niente meno che 18 milioni!

In quel momento, la questione si discusse avanti la Camera; ed io ho così poca colpa relativamente alla medesima, che, per dimostrare come anzi non ne abbia alcuna, potrei valermi delle stesse dichiarazioni dell'on. Di Rudinì. Allorquando, infatti, mi si voleva spingere a prendere una immediata risoluzione, io risposi che, appunto per la esperienza di ciò che era avvenuto precedentemente, non poteva prendere alcuna decisione, se prima non fossero stati compiuti i progetti definitivi e dettagliati anche della linea delle Caldare.

Dopo questa mia dichiarazione, l'on. Di Rudinì si dichiarò soddisfatto, anzi, dirò meglio, *quasi soddisfatto*.

Queste adunque sono state le dichiarazioni nette, categoriche, che ho fatto alla Camera. Ove poi io non avessi fatto queste dichiarazioni, alle quali precisamente mi attenni e mi attengo, un tale contegno mi sarebbe stato proposto, come del resto è ben naturale, con un voto, il quale sarebbe valso quasi come un'obbligazione, del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Consiglio superiore (al quale nel giugno scorso, quando mi giunse il nuovo progetto del Nicolari riveduto dal Billia, che portava a 18 milioni la linea delle Caldare, io l'ho sottoposto) che cosa mi ebbe a dire? Il Consiglio superiore m'ebbe a dire, con suo voto del 26 agosto, che, « qualora il Ministero credesse di dover prendere in considerazione l'idea di abbandonare la linea di Montedoro, a causa dell'ingente spesa e della incerta condizione di stabilità, *sia da farsi prima esaminare in egual modo e accuratamente la località ed il progetto della linea delle Caldare* ».

Ma il Ministero, come esposi, aveva già antivenuta questa naturale e razionale opinione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, perchè, un mese prima del preindicato voto, aveva dato all'ingegnere Billia l'incarico di procedere ad uno studio particolareggiato della linea delle Caldare, per poterlo contrapporre in modo assolutamente comparabile con quell'ultimo di Montedoro; aveva, dico, dato l'ordine all'ingegnere Billia di fare un corrispondente progetto per le Caldare, onde non avvenisse che, appaltando

eventualmente il medesimo, si rinnovasse lo stesso fatto di triplicazione, od almeno di notevole aumento di spesa. Questo progetto, di cui fu dato l'incarico al Billia, non potevasi, appunto perchè particolareggiato, condurre a termine in un tempo assai breve. Esso pertanto non è ancora arrivato al Ministero: ma io non ho atteso certo l'interpellanza dell'on. Di Rudinì per affrettarlo, e più volte ho eccitato l'ingegnere Billia, per quanto abbia la certezza della sua operosità, a sollecitare l'invio di quello studio.

Io non ricordo la data dell'interpellanza dell'on. Di Rudinì, ma credo che sia posteriore all'ultimo telegramma che mandai al Billia il giorno 13 del corrente mese. Certo è che, quando mandai quel telegramma, non sapevo nulla di essa.

Il telegramma, che io inviai, è il seguente: « Voglia dire quando potrà spedire studio Caldare, che in ogni modo prego vivamente sollecitare ». L'ingegnere Billia rispose: « Verso fine corrente mese spero poter spedire questo progetto, cui lavorasi massima attività, facendo orario straordinario anche di notte ».

Ecco le mie colpe!....

Dopo brevi spiegazioni personali, gli interpellanti si dimostrarono soddisfatti delle dichiarazioni dei Ministri.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e le deliberazioni della Commissione federale

(*Continuazione* — V. N. 5).

La Commissione passò poi a trattare della *questione del semplice o doppio binario,* specialmente per la linea di montagna Silenen-Bodio.

La maggioranza della Sotto-Commissione ammette che la detta linea di montagna possa essere costrutta ad un solo binario per tutta la sua lunghezza. Ma tale proposta è combattuta dai signori Stoll, Escher, Koller ed Egger, i quali fanno valere i seguenti argomenti.

Nella Conferenza internazionale del 1869, si aveva pure interesse a misurare economicamente il capitale di costruzione, e persone di molta esperienza vi presero parte; cionondimeno a nessuno venne in idea di proporre una linea ad un solo binario. Giammai una linea, per la quale si prevedeva un traffico simile a quello del Gottardo, fu progettata ad un solo binario. Costruendo a semplice binario una linea così estesa, da Berna, Olten e Zurigo sino a Como (poichè si eviterà, per quanto è possibile, d'incontrarsi nel gran tunnel), si preparerebbero grandi difficoltà. Il menomo ritardo si accresce in modo assai grave. Bisogna specialmente evitare di esporre a tale pericolo i due treni espressi, che trasporteranno il corriere dell'Europa centrale per l'Italia ed il Levante, e che dovranno coincidere al minuto cogli altri treni postali a Basilea, Sciaffusa, Milano e Genova. Ora questo pericolo di ritardo nel percorso dei treni espressi è assai grande, se si pensa che sulla linea di montagna circoleranno ogni giorno, in ciascuna direzione, circa 10 treni in media e 16 al massimo; in quest'ultimo caso bisognerà incontrarsi a quasi tutte le Stazioni. Gli orarii immaginarii stati compilati non tengono abbastanza conto di tutti gl'incidenti che si verificano sempre sopra una linea così estesa e di tale traffico. Inoltre, essi si basano sopra supposizioni inesatte, in quanto alla ripartizione del traffico secondo le diverse direzioni, le Stazioni ecc.: una linea come il Gottardo deve poter trasportare, in un dato momento, almeno il doppio del suo traffico medio.

Costrutta con un solo binario, la ferrovia del Gottardo non potrebbe bastare ad un aumento del traffico, e questa certezza nuocerebbe al suo sviluppo commerciale ed agli interessi economici nazionali, impedendo all'Amministrazione di adottare delle tariffe moderate, condizione essenziale d'ogni traffico considerevole. Quanto al reddito, potrebbe anche darsi che, con un traffico ridotto e con tariffe più elevate, esso fosse così vantaggioso come con un traffico maggiore e tariffe più basse.

Ma, per superare le difficoltà del momento, e per economizzare 11 o 19 milioni, non bisogna ricorrere ad un mezzo che toglierebbe alla linea del Gottardo il suo carattere, in modo che forse, dopo qualche anno, essa non paresse corrispondere ai sagrificii fatti per costruirla.

Il sig. Sailer riconosce, senza dubbio, che una linea a doppio binario è di più comodo esercizio e presenta una capacità di trasporto maggiore di quella d'una linea a binario semplice; nondimeno non bisogna esagerarne i vantaggi. Più d'una linea svizzera, costrutta a doppio binario all'epoca in cui si considerava una ferrovia a semplice binario come una mezza-ferrovia, o per la quale si fecero le espropriazioni in vista del doppio binario, si costruirebbe oggidì, senza esitanza, a binario semplice.

Ciò che rende l'esercizio difficile sulle nostre linee di pianura è il soverchio numero dei treni di viaggiatori. Ma una linea di transito può utilizzare i suoi treni in modo più vantaggioso. Con 4 treni di viaggiatori e 6 di merci, di cui uno potrebbe essere anche misto, si potrebbe, senza dubbio, trasportare sulla linea del Gottardo la supposta cifra di 260,000 viaggiatori e 475,000 tonn. di merci (ammettendo 25,000 tonn. di merci a grande velocità trasportate coi treni-viaggiatori); ed il servizio si eseguirebbe egualmente bene come sulle linee di pianura.

L'oratore non vede alcun motivo perchè gli sviamenti, quali accadono dappertutto, abbiano ad aver sul Gottardo conseguenze più disastrose che altrove. E si può poi domandare se sia buona politica il mirare a trasportare delle masse considerevoli con uno scarso reddito.

Checchè ne sia, è prudente di non escludere affatto il doppio binario. Quanto ai tunnel, le considerazioni di aereazione militano a favore della loro costruzione a doppio binario, specialmente pei tunnel a spirale, i cui imbocchi sono orientati dallo stesso lato.

L'oratore non crede vi sia una notevole differenza nel calcolo delle oscillazioni del traffico sulla base degli assi dei vagoni o su quella del tonnellaggio; tanto più che si ammette una utilizzazione del 40 0[0 soltanto della capacità di carico dei vagoni, e che il peso dei veicoli costituisce la maggior parte dei pesi rimorchiati (3[5 contro 2[5).

Il sig. Blotnitzki trova negli orarii da lui stabiliti la prova evidente che sulla ferrovia del Gottardo si possono trasportare 32 treni al giorno (12 treni di viaggiatori e 20 di merci), anche senza calcolare la Stazione di Erstfeld e le Stazioni suppletorie d'acqua, provvedute d'un binario di rifugio; ciò che rappresenta 4960 tonn. al giorno, supponendo i vagoni pieni, ossia 1,125,000 tonn. di merci all'anno, se non si utilizza che il 60 0[0 della loro capacità

di carico. La maggior parte dei treni di merci sono facoltativi, e non hanno luogo ogni giorno. Quanto ai lievi ritardi, si può compensarli abbreviando la durata delle fermate alle Stazioni, calcolata largamente in 5 o 10 minuti; e gl'incomodi maggiori possono essere diminuiti, sopprimendo uno o l'altro treno. Sul Brennero, 3 treni in ciascuna direzione trasportano 230,000 tonn. Quanto all'aereazione, piuttosto che allargare i tunnel, sarebbe preferibile aumentarne l'altezza.

Il sig. Bridel preferirebbe anch'egli che la linea del Gottardo fosse costrutta a doppio binario; ma la maggioranza della Sotto-Commissione ha giudicato di dover proporre delle economie, e su questo punto si può realizzarne una considerevole. Però se, come propone il sig. Sailer, si costruisce il doppio binario nei tunnel a spirale, si perde la metà o i due terzi della economia calcolata in 16 milioni. Egli ripete quindi che la provvisoria intercalazione di pendenze più forti gli parrebbe forse il miglior mezzo per trarsi d'impaccio; ma la quistione non è ancora abbastanza studiata sotto questo aspetto, e non potrebbe quindi essere pel momento risolta.

Il sig. Wetli ritorna sulla sua proposta di una linea a doppio binario ed a forti pendenze; egli calcola che si otterrebbe così una capacità di trasporto più considerevole che non con una linea a semplice binario ed a 25 0[00 di pendenza, e si realizzerebbe nel tempo stesso una maggiore economia.

Dopo ciò, messa ai voti la proposta Sailer, di fronte a quella della maggioranza della Sotto-Commissione, ottenne 7 voti contro 5; di fronte a quella del sig. Wetli (costruzione completa a doppio binario su tutto il percorso), essa venne adottata con 9 voti. Per cui il risultato della deliberazione della Commissione è il seguente:

o) « La linea di montagna sarà costrutta secondo il progetto Hellwag, modificato in conformità alle decisioni della Commissione, cioè per un solo binario; nondimeno, laddove più tardi, nell'esercizio, l'allargamento della piattaforma non sarebbe più possibile, o importerebbe un aumento smisurato di spesa, come p. es. nei tunnel., ecc., i movimenti di terra e le opere d'arte (*Unterbau*) verranno interamente eseguiti per due binarii ».

La Commissione prese pure sullo stesso argomento le deliberazioni seguenti:

p) « La Commissione si pronuncia per la costruzione ad un solo binario delle linee di pianura in tutte le loro parti, cioè anche pei tunnel e per gli acquisti di terreno ».

q) « La Commissione opina che, tanto dal punto di vista delle spese di costruzione e di esercizio, quanto da quello della sicurezza e della capacità di trasporto della linea, il sistema del ripiegamento (*rebroussement*) ad angolo acuto non sia più vantaggioso di quello degli sviluppi in curva (*lacet*) nei tunnel a spirale ». —

Passando a trattare delle *Stazioni*, la Commissione prese, rispetto al loro numero, la deliberazione seguente:

r) « La Commissione aderisce alle proposte dal signor Hellwag circa il *numero* delle Stazioni, nella supposizione che si costruiranno pure Stazioni di scambio a Sisikon, a Wyler (Gurtnellen), a Giornico ed a Robasacco ».

I signori Moser e Blotnitzki domandano poi che la Stazione di Silenen sia trasportata un po' in avalle, e che si costruisca una Stazione ad Amsteg. Erstfeld è la estremità naturale della linea di montagna, e presenta pure una buona località per una vasta Stazione. Amsteg, posta all'entrata del Maderanerthal, ch'è visitato da gran numero di *touristes*, merita una Stazione meglio situata di Silenen. Inoltre si migliora la ripartizione delle Stazioni collo spaziarle più uniformemente.

Il sig. Hellwag non se ne mostra quasi persuaso; e dice essere stato indotto a progettare il collocamento della Stazione a Silenen dal desiderio di abbreviare, più ch'è possibile, la linea di montagna.

Però 7 voti contro 3 si pronunciano in favore del trasloco della Stazione di Silenen, e la Commissione adotta quindi la seguente deliberazione:

s) « La Commissione approva il *collocamento* delle Stazioni progettate, colla modificazione però, esser desiderabile che il deposito di locomotive di Silenen venga trasferito ad Erstfeld, e che una nuova Stazione sia costrutta ad Amsteg ».

In quanto al rango delle Stazioni, la Commissione adottò a maggioranza di voti la deliberazione seguente:

t) « Il *rango* delle Stazioni dipende dalla disposizione dei loro binarii, e dev'esser basato sulle esigenze dell'esercizio.

« Le Stazioni suppletorie d'acqua non richiedono assolutamente un binario laterale. Sui punti in cui è necessario avere delle prese d'acqua ausiliarie, l'alimentazione potrà farsi sul binario principale. Nondimeno, per permettere, in dati casi, di oltrepassare un treno, potrebb'essere opportuno di costruire anche il binario laterale.

« Per le Stazioni di scambio, la Commissione opina che il binario di evitamento e quello di rifugio (terzo binario) debbano avere, tra i segnali di sicurezza, una lunghezza di almeno 300 metri.

« Oltre i binarii di evitamento, le seguenti Stazioni della linea di montagna dovranno altresì esser munite di binarii di rifugio per l'avanzamento dei treni: Silenen (Erstfeld), Wyler, Göschenen, Airolo, Fiesso, Faido e Bodio ».

Circa le pendenze e le curve ammissibili nelle Stazioni, la Commissione adottò le deliberazioni seguenti:

u) « La Commissione opina che si possa ammettere nelle Stazioni una massima pendenza di 2.5 0[00 nei casi in cui ne risulti una notevole economia di costruzione; altrimenti, è meglio avere dei piani (*paliers*) più lunghi ch'è possibile, affine di facilitare, in dati casi, l'aumento del numero dei binarii ».

v) « La Commissione ammette delle curve nelle Stazioni, nei casi in cui ciò permettesse di realizzare un'economia nelle spese di costruzione. In tali casi, il raggio delle curve non dovrà, s'è possibile, essere inferiore a 500 m. ».

x) « La Commissione è d'avviso che da una Stazione d'acqua all'altra si possa ammettere una distanza massima di 10 chilometri ». —

La Commissione prese quindi a trattare dei *tipi pei movimenti di terra*, stabilendo il profilo minimo dei rilevati e e delle trincee, ed i profili per le sponde, per le curve e pei rilevati in pietra, adottando in generale le proposte del sig. Hellwag. Noi crediamo superfluo di riferire il testo di queste deliberazioni del tutto tecniche e che non presentano nulla di rimarchevole.

Lo stesso diciamo relativamente alle *opere d'arte*, ponti in pietra ed in ferro, muri di sostegno e di rivestimento, muratura a secco, tunnel ecc.; per le quali la Commissione adottò senza discussione i tipi proposti dal sig. Hellwag. —

In quanto all'*armamento della linea*, la Commissione prese le seguenti deliberazioni:

y) « La Commissione considera il tipo della *rotaia* proposto per la ferrovia del Gottardo come conveniente in sè stesso, benchè riconosca, d'altra parte, i vantaggi dell'unità che si tende ad introdurre nei tipi di rotaie in uso sulle ferrovie svizzere.

« Del resto, avuto riguardo al basso prezzo dei ferri, la Commissione raccomanda di studiare la questione di un binario tutto in ferro, p. es. secondo il sistema *Hilf*, potendo questo sistema riuscire economico per più riguardi, come dal punto di vista del *ballast*, ecc. ».

A proposito poi delle rotaie, la maggioranza della Commissione opina che la Società del Gottardo dovrebbe approfittare del buon mercato attuale delle guide d'acciaio. Dal punto di vista scientifico, il sig. Maey fa alcune obbiezioni contro tali guide, che collo sfregamento sembrano perdere nell'aderenza. Ma i signori Egger e Koller dimostrano che tali apprensioni non reggono di fronte all'esperienza. Sul Semmering e sul Brennero, le prescrizioni relative al peso dei treni non furono cambiate, dacchè s'introdussero le guide in acciaio, cioè da 6 anni.

Le guide in acciaio permetterebbero di realizzare una notevole economia nelle spese di manutenzione. Dietro le esperienze fatte sul Semmering, si risparmierebbe il 40 0[0, cioè 30 cent. per chilometro di locomotiva; e quindi sul numero annuale di 2,200,000, chilom. di locomotiva, preveduti pel Gottardo, si avrebbe un risparmio abbastanza considerevole.

La Commissione ha quindi adottato la seguente deliberazione:

z) « La Commissione approva, in generale, l'impiego delle guide in acciaio sulla linea di montagna, e delle guide in ferro sulle linee di pianura. Nondimeno, secondo le circostanze e secondo i prezzi del ferro e dell'acciaio al momento della ordinazione delle guide, l'acquisto di guide in acciaio potrebbe convenire egualmente per le linee di pianura ».

In quanto alle traverse di legno, ai supporti di ferro o dadi di pietra, dopo qualche discussione la Commissione deliberò quanto segue:

w) « Sulla linea di montagna non si adopreranno traverse di legno tenero, poichè gli arpioni non vi tengono abbastanza solidamente, e lo scartamento delle guide facilmente s'allarga, il che presenta un pericolo sulle forti pendenze, nelle curve di piccolo raggio e con locomotive pesanti. Altrettanto si farà, per le stesse ragioni, sulle linee di pianura, e nelle curve di 400 m. di raggio o al disotto.

« Riferendosi allo studio, raccomandato più sopra, di un sistema di binario interamente in ferro, la Commissione si dichiara attualmente d'accordo colle proposte del signor Hellwag ».

Dopo ciò, la Commissione passò a trattare *delle perizie e dei prezzi unitarii*; ma noi, per far luogo ad altre materie, dobbiamo differire a parlarne nel prossimo numero, chiudendo l'analisi dell'importante documento finora esaminato.

(*Continua*).

LA COSTRUZIONE E L' ESERCIZIO
delle Ferrovie Olandesi

Diamo oggi tradotta la nota pubblicata dal *Journal Officiel* dopo il viaggio del ministro Christophle in Olanda, di cui abbiamo parlato nei precedenti numeri:

Il Ministro dei lavori pubblici, accompagnato da due Deputati, dal Direttore delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici e da alcuni ingegneri, si è recato recentemente in Olanda, allo scopo di studiare il regime delle strade ferrate in quel paese. La presente nota mira quindi ad esporre i fatti constatati nel detto viaggio.

Lo sviluppo attuale della rete ferroviaria olandese è di 1,450 chil. circa. La rete primitiva, le cui prime linee furono aperte nel 1838, venne concessa a due Compagnie principali:

La Compagnia della Ferrovia Olandese, che esercita la linea da Rotterdam all'Aja, Harlem ed Amsterdam, costrutta a sue spese, e quella da Harlem a Zaandam ed all'Elder, costrutte a spese dello Stato; — e la Compagnia della Ferrovia Renana Neerlandese, che esercita le linee dal confine tedesco ad Utrecht, Amsterdam, Rotterdam e l'Aja.

Queste due Compagnie, costituite sulle stesse basi delle Compagnie inglesi e francesi, parteciparono largamente alle spese di costruzione delle loro linee, quando pure non lo fecero per intero. Esse hanno quindi un capitale importante, che permette loro di far fronte a tutti i bisogni previsti ed imprevisti. I loro prodotti lordi sommano ad una quarantina di mille fr. per chil. Esse pagano regolarmente ai loro azionisti un interesse del 6 all'8 0[0. Il loro esercizio vien fatto in eccellenti condizioni. In una parola, le due Compagnie dànno al pubblico ed allo Stato tutte le desiderabili garanzie di un buon servizio.

La seconda rete fu costrutta a spese dello Stato, ed il suo esercizio venne concesso ad una Società detta *Società per l'esercizio delle ferrovie dello Stato neerlandese*. Questa seconda rete comprende:

Dapprima una linea isolata nella provincia di Zelanda, da Rosendaal a Flessinga;

Poscia un gruppo di linee situate al centro ed al sud del regno: le linee da Rotterdam al confine tedesco, e da Utrecht al confine belga;

Finalmente un gruppo di linee situate al nord ed al nord-est del regno: le linee da Arnhein a Leenwarden, da Harlingen al confine tedesco, e da Meppel a Groninga.

Spieghiamo ora le circostanze che condussero alla costituzione della Società d'esercizio.

Verso il 1859 o 1860, il Governo olandese, spinto soprattutto da motivi d'ordine politico, risolse di dare un vigoroso impulso allo sviluppo della rete ferroviaria. Alcune linee, la cui costruzione era necessaria, quelle del Sud in particolare, che richiedevano grandi ponti sui bracci del Reno e della Mosa, dovevano importare una forte spesa di costruzione.

D'altra parte, quasi tutte le nuove linee erano situate in provincie povere e già traversate da numerosi canali, e non promettevano quindi che un magro traffico.

Infine, le nuove linee erano costrutte, non mediante la estensione della rete già in esercizio, come la logica avrebbe indicato, ma per tronchi isolati, e che dovevano dar luogo a gran numero di esercizii separati, senza legame tra loro, e per conseguenza molto costosi. Ed anche oggidì, dopo 15 anni di esercizio, la rete della Compagnia affittuaria è composta di 3 gruppi, che non comunicano tra loro se non prendendo a prestito delle linee estere.

Gli azionisti delle ferrovie esistenti (azionisti ch'erano, del resto, in gran parte stranieri all'Olanda) non vollero assumersi i rischi nè della costruzione, nè dell'esercizio di codeste linee improduttive. Essi temettero di compromettere i risultati, ch'erano loro assicurati dalle concessioni anteriori.

Due nuove Compagnie cercarono costituirsi per l'esercizio della nuova rete; ma, da una parte, esse domandavano sov-

venzioni, la cui esagerazione era evidente; d'altra parte, esse non volevano incaricarsi dell'esercizio totale delle linee la cui costruzione era decisa. E le Camere respinsero le loro proposte.

In tali circostanze, la legge del 18 agosto 1860 ordinò la costruzione, da parte dello Stato, delle linee della nuova rete, senza pregiudicare la questione del loro esercizio.

Nel 1863, le prime sezioni della nuova rete erano compiute, senza che si sapesse come sarebbero state esercitate. I Ministri e le Camere riguardavano colla massima repugnanza l'eventualità, che lo Stato, in mancanza di altre combinazioni, fosse costretto ad intraprenderne da sè l'esercizio. Essi vedevano i maggiori inconvenienti nell'aumentare ancora il numero dei funzionarii stipendiati dal Governo, e nel mettere le tariffe a disposizione del Parlamento e dei Ministri, che potevano esser tentati a farsene uno strumento politico.

Fu allora che il Governo ricevette le proposte di una Società, che si era costituita già da parecchi anni per la costruzione del materiale ruotante delle ferrovie, e che aveva pure ricevuto dallo Stato l'ordinazione del materiale necessario alle nuove linee.

Questa Società temeva che lo Stato, non trovando alcuna Impresa per esercitarle, si decidesse ad esercitarle esso stesso, e che fosse, per conseguenza, indotto a costruire il proprio materiale ruotante e rendere così inutili le installazioni ch'essa aveva dovuto stabilire. Essa propose quindi al Govèrno di assumere l'esercizio della nuova rete. Le trattative si chiusero in 6 settimane e riuscirono ad una Convenzione, che concedeva alla Società l'esercizio di 804 chil. di ferrovie per 50 anni, riservando al Governo il diritto di rivedere ed anche sciogliere il contratto al termine d'ogni periodo decennale.

Verso la stessa epoca, una Convenzione conchiusa tra lo Stato e la Compagnia della Ferrovia Olandese confermava a questa l'esercizio di 80 chil., che rimanevano della rete decretata nel 1860, e che collegavano tra loro le città di Harlem, di Zaandam e dell'Elder.

Le disposizioni di queste due Convenzioni erano pressochè le stesse. Eccone le principali:

Lo Stato consegnava alla Società la linea in istato di esercizio coi fabbricati e col materiale fisso; la Società doveva mettervi il materiale ruotante, gli apparati pei segnali, il mobilio delle Stazioni e dei fabbricati ecc., in una parola tutto il materiale mobile. La manutenzione della strada e delle rotaie, con tutti gli accessorii, incombeva alla Società; ma i lavori di ampliamento, le nuove costruzioni, la posa del secondo binario restavano a carico dello Stato, come pure la riparazione dei danni prodotti dagli accidenti di forza maggiore, come inondazioni, rottura di dighe, franamenti, fatti di guerra, ecc. La ripartizione dei prodotti aveva luogo secondo le regole seguenti: finchè il prodotto lordo chilometrico medio di tutte le linee non eccedeva 3000 flor. (6330 fr. circa), esso restava tutto di diritto alla Compagnia. Al di sopra di questo limite, la Compagnia doveva anzitutto prelevare sul prodotto lordo una porzione decrescente a misura che il prodotto lordo aumentava, ed il cui importo era fissato secondo una scala convenuta. La rimanente somma era divisa in ragione di 1[5 per la Compagnia e di 4[5 per lo Stato.

Le spese accessorie di carico, scarico e registrazione delle merci, le spese di stazione, i prodotti del telegrafo, ecc., non erano soggette ad alcun riparto, ed erano attribuite per intero alla Società; per lo contrario, le pigioni dei Caffè, i prodotti del suolo della ferrovia, i rimborsi di altre Amministrazioni per l'uso di Stazioni comuni, figuravano tra i prodotti da dividere collo Stato.

Fu sotto il regime di questa Convenzione che la Compagnia prese nel 1863 l'esercizio dei 43 chil. allora terminati, e che successivamente lo estese agli 804 chil. di linee che le erano concessi.

Tutte le Compagnie ferroviarie in Olanda, la Società affittuaria come le antiche Compagnie, sono soggette ad una legge generale, che fissa le condizioni principali dell'esercizio (numero minimo di treni, termini di trasporto, condizioni pel materiale ruotante, ecc.). Con questa legge il Governo si riserva di poter esigere il ribasso delle tariffe, col carico per sè d'indennizzare la Compagnia del pregiudizio che le reca codesto ribasso; ma in realtà, esso non usò mai di tale facoltà.

Come le Compagnie francesi, la Società d'esercizio e le Compagnie concessionarie dell'Olanda stabiliscono da sè le proprie tariffe, nei limiti fissati dagli atti di concessione. Le tariffe dei viaggiatori sono, nel loro complesso, un po' superiori a quelle percette dalle Compagnie francesi, dedotta l'imposta. Malgrado la perfezione della rete di vie navigabili in Olanda, le tariffe delle merci sulle ferrovie sono un po' più elevate che in Francia, specialmente pei grandi percorsi; e, circostanza degna di considerazione, la Società affittuaria ha una tariffa media superiore a quella delle antiche Compagnie olandesi, la quale varia da 6 a 7 centesimi, mentre sulle linee francesi essa è molto approssimativamente di 6 centesimi. —

Ma la esperienza non tardò a mostrare che la Convenzione del 1863 era stabilita sopra basi poco razionali. Il beneficio della Compagnia non è evidentemente altro che la differenza tra la parte di prodotti che l'è attribuita e le spese reali d'esercizio che stanno a suo carico. Quando il prodotto lordo aumentava, la parte attribuita alla Società aumentava anch'essa; ma, in seguito ad un difetto di costruzione della scala convenzionale adottata, aumentava meno rapidamente che le spese d'esercizio. Ne risultava che l'interesse della Compagnia era di non aumentare la cifra dei prodotti lordi; ed allorchè lo sviluppo del traffico venne ad accrescere gradatamente tale cifra, gli azionisti videro diminuire la parte di beneficio da dividersi tra loro.

La Società affittuaria era esposta ad un'altra causa di perdita. Nel 1864, essa aveva preso in locazione da due Compagnie straniere, mediante un canone annuo da 8,000 ad 8,500 fr. al chilometro, l'esercizio di due linee: l'una situata sul territorio tedesco, la linea ad Almelo a Salzbergen (55 chil.); e l'altra situata sul territorio belga, la linea Limburghese-Liegese (da Liegi ad Hasselt ed Eindhoven, 136 chil.). Queste linee offrivano alla Società una congiunzione diretta colle reti tedesca e belga, ma sono poco produttive: quella del Limburgo presentò nel 1875 una perdita non minore di 500,000 fr.

Daremo una idea della situazione delle linee della nuova rete dell'Olanda, dicendo che nel 1875 esse avevano costato allo Stato, non compresi gl'interessi durante il periodo della costruzione, 290,000 fr. al chilometro. Queste linee sono ad un solo binario, fuorchè un piccolo numero d'opere d'arte. Il prodotto lordo chilometrico fu di 14,600 fr., ed il dividendo della Società del 4.50 0[0.

Dopo 13 anni che la Società esercita le linee dello Stato neerlandese, il beneficio degli azionisti fu nullo per 4 anni; esso fu in media di 2.916 0[0 all'anno, e l'interesse ottenuto dallo Stato non raggiunse in media l'1 0[0 dei capitali sborsati.

Le perdite fatte dalla Società nell'esercizio delle linee estere, e specialmente i difetti della Convenzione divenuta sempre più onerosa per lei coll'aumento dei prodotti lordi, resero la sua situazione ognor più difficile. Nel 1874, essa non distribuì alcun dividendo ai suoi azionisti, e si rivolse allo Stato per chiedergli una revisione della Convenzione del 1863, revisione divenuta indispensabile per la sua esistenza.

Il Governo acconsentì a rivedere quella Convenzione; ma pose per condizione di questo rimaneggiamento, che la Società si obbligherebbe ad assumere l'esercizio di nuove linee, aventi in complesso una lunghezza di 400 chil. circa, la cui costruzione, a spese dello Stato, era stata decisa; e ch'essa s'impegnasse altresì ad assumere in avvenire l'esercizio di qualunque linea potesse costruirsi dallo Stato per suo proprio conto, o di cui esso volesse disporre per un motivo qualunque.

La nuova Convenzione, che fu stipulata in seguito di tale accordo, e che le Camere approvarono nei mesi di ottobre e novembre 1876, ha pienamente modificato le antiche condizioni per la ripartizione dei prodotti tra lo Stato e la Società, fissandole nel modo seguente:

Sul prodotto lordo delle linee appartenenti allo Stato, comprese le spese di carico, scarico e registrazione delle merci, le pigioni pei caffè, i rimborsi esteri per l'uso

comune delle Stazioni della Società, ecc., si prelevano dapprima fr. 1,060 (500 flor.) per chil. di binario semplice, e fr. 2,120 (1,000 fior.) per chil. di binario doppio, per versarli nel fondo di rinnovamento dei binarii; ma questi versamenti cesseranno quando il fondo di rinnovamento sarà creditore di 2,120 fr. (1000 fior.) per chil. di binario in esercizio. Sul resto del prodotto lordo, l'80 0[0 viene attribuito alla Società, ed il 20 0[0 allo Stato; però con questa restrizione, che se la dotazione del fondo di rinnovamento del binario e la parte della Compagnia, riunite insieme, non raggiungono la somma di 10,180 fr. (4,800 fior.), la Società serba per sè la totalità del prodotto lordo.

Sulla somma che le è attribuita, la Società deve prelevare:

1° Le spese d'esercizio;

2° Gl'interessi delle sue Obbligazioni;

3° Il 4 0[0 del prodotto lordo pel fondo di rinnovamento del materiale ruotante;

4° Fr. 2,120 (1,000 fior.) al chil. per un fondo di riserva destinato a coprire le perdite prodotte dagl'incendii ed accidenti di esercizio;

5° Finalmente fr. 1,060 (500 fior.) per chil. di linea a binario semplice, e 2,120 fr. (1,000 fior.) per chil di linea a binario doppio, prese in locazione da altre Compagnie, per costituire un fondo di rinnovamento dei binarii di queste linee.

Se la somma rimasta disponibile dopo tutti questi prelevamenti non eccede il 4 1[2 p. 0[0 del capitale-Azioni, essa viene tutta distribuita tra gli azionisti; se supera il 4 1[2 p. 0[0 e non raggiunge il 5 0[0, il beneficio eccedente il 4 1[2 0[0 è diviso per metà tra lo Stato e gli azionisti.

Finalmente, quando il beneficio degli azionisti supera il 5 0[0, l'eccedente al disopra del 5 0[0 è diviso in ragione di 4[5 per lo Stato ed 1[5 pegli azionisti.

Le condizioni di questa Convenzione sono incontestabilmente più ragionevoli di quelle della Convenzione del 1863. In Olanda si spera che, col regime per essa stabilito, il reddito degli azionisti non scenderà al disotto del 4 0[0, ma non supererà nemmeno il 6 0[0 del loro capitale.

Quanto all'interesse che ricaverà lo Stato per le spese di costruzione sborsate, esso sarà, senza dubbio, inferiore ad 1 0[0 ancora per parecchi anni, e nemmeno i più ottimisti osano indicare l'epoca in cui esso raggiungerà il 2 0[0.

Può darsi che la revisione della Convenzione della Società affittuaria faccia sparire le gravi anomalie constatate anteriormente, ma essa non potrebbe rimediare ai vizii originarii della combinazione. Questi vizii sono evidenti: essi non erano sfuggiti ai Poteri pubblici d'Olanda, i quali non adottarono il sistema di una Società affittuaria se non come un espediente, perocchè le Compagnie stabilite sopra basi più larghe e più solide non avevano acconsentito a dare il proprio concorso. La Società affittuaria non è infatti, per vero dire, che un'agenzia dello Stato, la quale lascia direttamente a suo carico, non solo tutte le spese di costruzione delle linee, ma anche tutti i lavori di ampliamento e compimento, che lo sviluppo della circolazione potrà rendere necessarii; come pure tutti i grandi rischi, quali sono: inondazioni, franamenti, fatti di guerra, ecc.

Il servizio della Compagnia affittuaria si risente naturalmente della debolezza de' suoi mezzi in capitale e traffico. Non si deve andar a cercare sulle sue linee la molteplicità, nè la rapidità dei treni-viaggiatori, che percorrono in ogni senso le reti dell'Inghilterra e della Francia. Sulle linee più favorite non si trova che un treno diretto in ciascun senso, e nessun servizio di notte. Per quanto riguarda il trasporto delle merci, il frazionamento degli esercizii allunga smisuratamente i termini di trasporto; ed i nostri compatriotti udirono, a tale proposito, i lagni più vivi mossi da persone pienamente autorizzate. In una parola, il pubblico in Francia ed in Inghilterra è incomparabilmente meglio servito dalle sue ferrovie, che non il pubblico olandese.

Da un altro punto di vista, nell'interesse delle Finanze pubbliche, che cosa si può aspettarsi da una Compagnia che non possede se non un parco di locomotive e di vagoni, ed il cui capitale è, per conseguenza, molto ristretto?

Il capitale della Società d'esercizio delle ferrovie dello Stato neerlandese non supera i 40,000 fr per chil. È evidente che siffatte Compagnie non possono avere un credito paragonabile a quello delle Compagnie inglesi e francesi.

Il loro capitale insufficiente non ha alcuna elasticità per resistere ad una scossa finanziaria; ed in caso di crisi, anzichè venire col loro credito a sostenere quello dello Stato, esse gli domanderebbero invece nuovi sussidii ed accrescerebbero i suoi imbarazzi.

L'importazione in Francia del sistema di concessione delle ferrovie a Società affittuarie non sarebbe egualmente dannoso allo Stato ed al pubblico? Ciò non pare dubbio. Noi abbiamo veduto, infatti, che esso lascia allo Stato la cura di procurarsi tutte le somme necessarie alla costruzione della strada, mentre col sistema francese, e specialmente secondo le Convenzioni sottoposte in questo momento alla Camera dei deputati, la maggior parte delle spese di costruzione rimane a carico della Compagnia. Qualunque concessione di ferrovie costituisce una vera associazione tra lo Stato e la Compagnia concessionaria; ed è evidente che, quanto più è considerevole lo esborso della Compagnia, tanto maggiori sono le garanzie che ha lo Stato per ottenere una buona gestione.

Quanto al pubblico, esso domanda alle ferrovie facilità di trasporti, o, in altri termini, tariffe basse più ch'è possibile. Ora, noi abbiamo veduto che, in Olanda, le tariffe della Società affittuaria sono più elevate di quelle delle antiche Compagnie olandesi, le quali hanno già le loro tariffe più elevate che le Compagnie francesi.

Laonde, da qualunque punto si guardi, è difficile rilevare i vantaggi che potrebbe presentare in Francia l'applicazione di un sistema, la cui origine è dovuta in Olanda a circostanze amministrative, politiche ed economiche, che non si riscontrano presso di noi (*).

(*) V. le *Notizie ferroviarie estere.* (La Red.)

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 febbraio.

Oltre che prudente, è in perfetta corrispondenza colla verità della situazione il dubbio da voi espresso nell'ultimo numero del *Monitore*, intorno al *se* e al *quando* potrà aver luogo la nuova Conferenza internazionale, che si asserisce prossima per la ricostituzione dell'impresa del Gottardo.

Ho ragione di credere che il Consiglio federale svizzero abbia realmente invitato il nostro Governo, come quello di Germania, a voler delegare alcuni rappresentanti che, riuniti in conferenza, dovrebbero pigliare ad esame gli studii e le deliberazioni della Commissione elvetica, di cui si tenne più volte parola nelle votre colonne. Ma reputo altresì di non asserire cosa erronea coll'annunciarvi, che la risposta del Ministero italiano fu un rifiuto bello e buono, espresso coll'ordinaria misura e compitezza del linguaggio diplomatico; fu una risposta *evasiva*, se volete così chiamarla, con poca soddisfazione del Fanfani, che condanna l'uso di codesta voce. Ove la Svizzera, cui certo spetta una tale iniziativa, faccia delle proposte concrete, il Governo italiano le esaminerà colla guida dei propri criterii, che mirano legittimamente ad ottenere il pieno effetto del trattato di Berna, dove (*repetita juvant*) all'art. 1 è stabilito in termini chiari e precisi, come « nella organizzazione della Società del Gottardo il Consiglio federale prenderà i provvedimenti necessarii per assicurare l'esecuzione dell'intrapresa e di tutte le obbligazioni menzionate nella Convenzione ».

Ed è appunto dopo avere ricevuto dall'on. Zanardelli una recentissima conferma delle assicurazioni da lui ripetute ai due rami del Parlamento, di voler cioè la completa, pienissima esecuzione del trattato di Berna, che il Municipio di Genova si accingerà a versare prossimamente nelle Casse dello Stato le rate scadute, e non mai prima soddisfatte, dei promessi sussidii. Il compimento ***dell'intera linea del Gottardo***, ecco l'espressa condizione colla quale

furono votati alcuni sussidii di Provincie e Comuni, come, ad esempio, di Genova e di Milano. Nè si possono quindi in realtà condannare i lunghi indugi di questi due ragguardevoli Municipii nello sborsare somme ingenti per la critica intrapresa del Gottardo, dovendo essi tenere intenti gli sguardi soprattutto agli obbiettivi, agli interessi locali, di cui è loro affidata la gelosa tutela. —

La Commissione governativa, che, col concorso del Direttore generale delle ferrovie dell'Alta Italia, esaminò il 27 gennaio a Genova i varii disegni dei più urgenti lavori ferroviarii in coordinazione colla sistemazione del porto, ha testè trasmesso al Ministero dei lavori pubblici il risultato dei suoi studii, e sopra queste proposte sarà prossimamente chiamato ad emettere il proprio parere il Consiglio superiore. Ond'io, riservandomi a riferirvi ciò che sarà deliberato, mi limiterò oggi a vendervi le mie informazioni in proposito, quali pervennero a me vagamente. L'ultimo o terzo progetto di congiunzione tra il porto e Sampierdarena, presentato dalla Società dell'Alta Italia, sarebbe quello a cui darebbe la preferenza l'anzidetta Commissione, ed insisterebbe per la convenienza di utilizzare intanto immediatamente le calate di S. Benigno, collegandole ferroviariamente col Passo Nuovo.

La Commissione raccomanderebbe anche una congiunzione diretta del porto colla linea di Levante, la quale si otterrebbe mediante una nuova galleria, che dovrebbe staccarsi dal porto fino all'incontro (circa alla metà) dell'attuale galleria della Traversata, tra le due Stazioni di piazza Principe e piazza Brignole. Di questa nuova congiunzione mi consta anzi che la Società dell'Alta Italia venne invitata dal Ministero, sino dalla fine del dicembre scorso, a compilare un progetto. —

Continua, presso la Direzione generale delle strade ferrate, lo studio, sempre arduo, della modificazione dell'orario delle ferrovie, dove s'ha sempre a combattere contro una specie di conflitto, di antagonismo, fra gli interessi delle varie località sulle diverse linee. Un convoglio che, partendo da Roma alle 2.35 pom., arrivi contemporaneamente a Torino e Milano alle ore 8.35 pom. ancora, vale a dire in diciotto ore precise, questo è il gradito regalo di cui io non so trattenermi di darvi il preannuncio, a costo di commettere una indiscrezione (Vedi le nostre *Informazioni particolari*). —

La giurisprudenza del Consiglio di Stato in materia di opere pubbliche è una rubrica mancante da lungo tempo nelle mie corrispondenze; compirò oggi la lacuna:

— Spetta sempre, anche in caso di contestazione, all'Autorità amministrativa il provvedere intorno alle opere che nuociono al buon regime delle acque pubbliche; e così, alla regolarità dei ripari e degli argini, come d'ogni altro lavoro eseguito contro gli argini e le sponde.

— All'ingegnere privato che ha eseguito, sebbene senza incarico, il progetto d'un'opera pubblica, in base al quale vennero appaltati i lavori con rilevante vantaggio della stessa Amministrazione, può essere dovuta, in via d'equità, una adeguata retribuzione.

— La cauzione è tra le condizioni che, coi contratti da stipularsi a trattativa privata in seguito a diserzione d'asta, non possono variarsi se non a tutto beneficio dello Stato.

— Non può rescindersi coattivamente un contratto d'appalto in base agli art. 340 e 341 della legge sulle opere pubbliche, quando all'appaltatore non possano farsi appunti di frode, o di negligenza nell'esecuzione delle opere accollate.

— Quando le rappresentanze consorziali (Consorzi idraulici) nei loro regolamenti dispongono diversamente dalla legge sulle contravvenzioni e sulle penalità, eccedono nelle loro competenze, e si arrogano un potere che i tribunali non possono riconoscere. Il diritto di promuovere l'azione penale, dato dalla legge al Prefetto, non può essere conferito da un regolamento al presidente del Consorzio.

L'art. 118 della legge sulle opere pubbliche non può servire per estendere ai Consorzi le competenze di alcune Autorità municipali, quando la legge stessa dispone altrimenti.

— Il Consorzio non rappresenta gli interessi individuali dei suoi componenti, se non in quanto riflette gli interessi e il servizio del Consorzio stesso, e perciò non ha veste per reclamare, nel loro particolare interesse, contro le imposizioni stabilite da un altro Consorzio.

I terreni soggetti alle inondazioni di più corsi d'acqua possono e devono sottostare alle tasse imposte dai diversi Consorzi istituiti o da istituirsi per la difesa contro le acque medesime.

— Le comandate per la sistemazione e per la manutenzione delle strade non sono abolite.

Il Potere esecutivo deve concertare e provvedere per impedire gli abusi. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La riunione dei delegati dei Governi austro-ungarico ed italiano e della Società dell'Alta Italia per la ferrovia della Pontebba ebbe luogo in questi giorni a Venezia, com'era stato preannunciato. Lo scopo principale delle conferenze che si sono tenute, per quanto ci consta, era quello di stabilire il modo di congiunzione della linea al confine austro-italiano, dovendosi trattare in altra sede della questione relativa alla Stazione internazionale o di confine.

In un prossimo numero speriamo di poter dare più precisi ragguagli sull'esito di queste conferenze.

Nei giorni scorsi ebbe luogo la consegna del corpo stradale della nuova linea Dossobuono-Legnago dalla Provincia di Verona alla Società dell'Alta Italia.

Il termine stabilito di 6 mesi per il compimento della linea, incominciando dal 1° febbraio corr., questa potrà esser aperta all'esercizio nel venturo agosto.

Ci consta che il Ministero ha richiesto alla Società dell'Alta Italia che, con opportune modificazioni all'orario attuale, venga stabilita una corsa celere da Milano a Genova per Roma, passando per la linea Voghera-Tortona-Novi. Per tal modo si abbrevierà di circa mezz'ora il percorso Milano-Novi, dove il treno di Milano si unisce con quello proveniente da Torino e diretto a Genova e Roma.

Nel ritorno, la differenza di tempo fra Genova e Milano diventa assai più sensibile, e per la maggiore percorrenza e per le protratte fermate del treno attuale transitante per la linea Alessandria-Valenza-Vigevano. Crediamo che questa differenza sarà di circa due ore e mezza.

Questo nuovo orario è già fissato, e probabilmente andrà in vigore col 1° marzo prossimo.

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 29 gennaio scorso, ha approvato il progetto del ponte a travate metalliche da costruirsi sul torrente Fella, lungo la ferrovia Pontebbana. Questo ponte consta di 5 travate, della luce complessiva di m. 165.

La Società dell'Alta Italia ha subito disposto perchè si dia mano ai lavori di fondazione.

Nella *Gazzetta di Genova* leggevasi in questi giorni che i signori Gondrand, « nell'intento di richiamare alla via di Genova le merci, che dall'Austria, dalla Germania e dalla Svizzera del nord si mandavano per altre vie verso Spagna, Italia meridionale e Levante,

sollecitarono *speciali concessioni* da parte delle Società ferroviarie interessate »; e che a questo fine si erano radunati in Vienna i rappresentanti dell'Alta Italia, della Bavarese e della Südbahn, *in concorso dei signori Gondrand*, che ottennero buon esito alle loro domande.

Noi siamo in grado di dichiarare che nessun rappresentante dell'Alta Italia è intervenuto a quell'adunanza, e che nessuna facilitazione di prezzo venne mai accordata ai signori Gondrand da parte di questa Società.

Del resto, ci consta che per tutte le spedizioni a vagone completo, qualunque sia lo speditore ed il ricevente, la Società dell'Alta Italia fa il possibile per accelerarne i trasporti sulle sue linee, essendo di tutto suo interesse, oltrecchè per vantaggio del commercio, di restituire al più presto alle Amministrazioni estere i rispettivi vagoni.

Sappiamo bensì che alla metà dello scorso gennaio furono tenute a Vienna alcune conferenze tra i delegati delle diverse Ferrovie austriache e tedesche (senza però il concorso dei signori Gondrand) per istabilire una tariffa diretta, fra il Belgio e l'Olanda da una parte e l'Italia dall'altra, per la via del Brennero.

Ci scrivono da Messina che nelle ultime aste tenute presso quella Prefettura per la costruzione di quattro ponti metallici della strada provinciale di Patti, sui torrenti S. Caterina, Idra, Calvanso e Longano, è rimasta aggiudicataria, malgrado una vivissima concorrenza, l'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli, diretta dall'ing. Alfredo Cottrau.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Carignano-Bra. — Il 2 corr., nelle sale del Banco Sconto e Sete in Torino, si riunivano i membri del Comitato promotore della ferrovia Carignano-Bra a sistema ridotto.

Il cav. Rocco Fontana, direttore del Banco, e il cav. Pantaleone, presidente del Consiglio del medesimo, presentarono e chiarirono proposte, alcune delle quali assai meritevoli di attenzione.

Vi sarebbero offerte, tanto di Società belghe ed inglesi, quanto di impresarii paesani, già favorevolmente conosciuti per opere importanti condotte a prospero fine.

Dopo lunga discussione, a cui presero parte i prementovati, il comm. Spantigati, il comm. Rey, il Caranti, l'ing. Soldati ed altri, si deliberò di far conoscere ai proponenti quali sarebbero le varianti che il Comitato desidererebbe fatte alle loro proposte, acciò si possa proseguire nelle trattative.

Ferrovia di Superga. — Il Consorzio dei proprietarii promotori della Ferrovia di Superga, riunitosi domenica scorsa nell'aula del Municipio torinese, in seguito ad invito dell'ing. Agudio, ha incaricato l'ingegnere medesimo di aprire una sottoscrizione, *a fondo perduto*, tra i principali utenti della suddetta ferrovia, onde sopperire alle spese di espropriazione forzata dei terreni che non sono ceduti gratuitamente.

A questo proposito, annunziamo pure che la sera del 16 corrente, alle ore 8 1[2, si terrà dal prof. ing. A. Cavallero una conferenza sul *sistema di trazione funicolare Agudio*; ed il giorno 17 successivo, l'ing. Agudio medesimo terrà altra conferenza sull'*applicazione del suddetto suo sistema alla ferrovia di Superga.*

Il locale scelto per queste due conferenze è la sala della Società promotrice dell'industria nazionale, in piazza Castello, gentilmente concessa.

Ferrovie venete. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia*, del 5:

Abbiamo già pubblicata la lettera indirizzata, molti ma molti mesi fa, dalla Commissione provinciale ferroviaria al presidente del Consiglio, per sentire le intenzioni del Ministero riguardo alle nostre ferrovie.

Non lo si crederà, ma finora il presidente del Consiglio non si è compiaciuto di rispondere. E frattanto la Commissione, che avrebbe apparecchiato il proprio lavoro, non osa ripresentarsi a mani vuote al Consiglio provinciale.

— Noi pure crediamo che una risposta categorica non dovrebbe tardare più oltre, e ne sollecitiamo quindi il Ministero.

Ferrovia Legnago-Badìa. — Sull' apertura di questo tronco, avvenuta il 1° corr., scrivono da Legnago all'*Adige:*

Il bisogno sentito da gran tempo dalle nostre popolazioni e comunali Amministrazioni, di stringere i rapporti morali ed economici co' più estesi e fiorenti paesi delle nostre provincie, di agevolare i contatti e le comunicazioni, venne oggi soddisfatto coll'apertura dell'esercizio del tronco ferroviario Legnago-Badìa in prosecuzione a quello Badìa-Rovigo-Adria.

L'apertura dell'esercizio, seguìta questa mane, venne convenientemente festeggiata dalla cittadinanza.

La Società dell'Alta Italia aveva avuto il gentile pensiero di mettere, per questa circostanza, a disposizione dei Municipii percorrenti la linea Legnago-Badìa uno speciale treno per una corsa di piacere tra questo e quel luogo, e ne ebbero quindi ad approfittare persone d' ogni grado e condizione in rilevante numero, accompagnate dalla banda musicale di Castagnaro. Esse vennero cortesemente ricevute in Badìa, ed al ritorno sedettero tutte a gioviale banchetto, con relativi inviti e clamorosi brindisi.

Possa pertanto sì fortunato evento essere fecondo degli sperati vantaggi e lieto foriero del giorno che saremo per congiungerci alla nostra Verona. (Vedi *Nostre Informazioni*).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Un telegramma da Berna, 5, al *Journal de Genève* reca:

Oggi ebbe luogo una conferenza per appianare le difficoltà insorte fra la Direzione del Gottardo e l'imprenditore sig. Favre. Vi assistevano i signori Schenk e Wetli. Ignorasi ancora il risultato di questa conferenza.

— Un telegramma del 6 all'Agenzia *Stefani* annuncia che, in seguito ad un accomodamento tra l'imprenditore Favre e la Direzione del Gottardo, i lavori non verranno sospesi.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 21.70 dal lato di Göschenen e di m. 28.30 dal lato di Airolo; in totale m. 50, cioè m. 7.15 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Il Dipartimento federale delle ferrovie e del commercio ha comunicato al Consiglio federale una memoria della Direzione della Ferrovia Nord-Est svizzera, colla quale si domanda di poter prorogare la costruzione di certe linee, nominatamente anche la linea sulla sponda destra del Lago e la linea Coblenza-Stein.

— A questo proposito, scrivono da Zurigo, 29 gennaio, al *Journal de Génève*:

La situazione del Nord-Est continua a preoccupare, non solo gl'interessati, ma il pubblico in generale.

È naturale che alla Direzione, sono rivolte le principali censure non meno che i consigli, di cui non c'è penuria.

La causa precipua degli imbarazzi attuali del Nord-Est è generalmente attribuita alle linee improduttive, di cui si è imprudentemente incaricato. Trovasi ch'esso non avrebbe dovuto intraprendere la linea sulla riva destra del lago, allorchè quella da Zurigo a Rapperswyl, sulla riva sinistra, era assicurata, e che l'Unione delle ferrovie svizzere erasi rifiutata di costruirla. Lo stesso dicesi delle linee Coblenza-

Stein, Bulach-Sciaffusa (a fianco del Winterthour-Sciaffusa), Etweiler-Sciaffusa, Sulgen-Gossan, e Glaris-Linththal, ecc.

Si rimprovera egualmente al Nord-Est di avere senza necessità abbassato le tariffe, allo scopo di nuocere alle altre Compagnie, pur nuocendo ai propri interessi.

È vero che la Direzione decise di rialzare le tariffe col 15 aprile p. v., e si spera che tale aumento produrrà circa 500,000 fr. Ma si è egualmente poco rassicurati sul reddito delle nuove linee, fissato dalla Direzione in 700,000 fr., e si teme ch'esso basti appena a coprire le spese di esercizio. Quanto al traffico generale, si dubita ch'esso aumenti in modo sensibile, atteso il marasmo commerciale o industriale, e la prossima apertura della National-Bahn Winterthour-Zoffinga.

Si dubita pure che il Nord-Est possa trovare i capitali necessarii al tasso del 6 0[0, e si teme ch'esso non sappia donde ritrarre i 25 milioni che deve rimborsare alla fine dell'anno, se non può per allora collocare le sue Obbligazioni.

Ferrovia del Sempione. — Scrivono alla *Gazette de Lausanne*:

A quanto afferma la Parigi-Lione-Mediterraneo, la Svizzera non avrebbe ancora studiato sul suo territorio e non sarebbe quindi in grado di eseguire il tratto da Saint Gingolph al Bouveret, che congiungerebbe la linea savoiarda alla linea che risale il Vallese. Ecco lo stato vero delle cose:

Da Bouveret, testa di linea attuale della ferrovia del Sempione sul lago Lemano, a Saint Gingolph, confine francese, vi sono 4 chil. Su questi 4 chil. le espropriazioni furono quasi interamente fatte, già da parecchi anni, dall'antica Compagnia della *Linea d'Italia*.

I lavori di terra sono eseguiti su quasi tutto quel piccolo percorso. Questi lavori, che ora appartengono alla Compagnia della ferrovia del Sempione, possono esser compiuti in pochi mesi; ma evidentemente non lo saranno se non quando la Parigi-Lione-Mediterraneo si sarà messa in grado di rannodarsi a Saint Gingolph colla Compagnia del Sempione.

La concessione federale del 24 settembre 1873, che determina gli obblighi della Compagnia del Sempione, ha preveduto espressamente tale eventualità, stabilendo all'art. 6° che la ferrovia dovrà esser compiuta ed aperta all'esercizio, per la sezione Bouveret-Saint Gingolph, contemporaneamente all'apertura all'esercizio della linea francese, sul territorio della Savoja, che mette capo a Saint Gingolph.

La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo può dunque mettersi in grado di eseguire il suo prolungamento, senza rischio di giungere al termine de' suoi lavori prima che la sezione Saint Gingolph-Bouveret sia in istato d'essere aperta alla circolazione

Ferrovie francesi. — Dal *Journ. des trav. publ.* del 1° corr. togliamo quanto segue:

Il sig. Waddington non tarderà a presentare il suo rapporto sulla questione delle ferrovie; e le sue conclusioni saranno, senza dubbio, conformi all'opinione già da lui espressa prima del viaggio in Olanda.

Non si può che deplorare che la maggioranza della Commissione parlamentare abbia finora adottato delle idee così poco conformi ai veri interessi del paese; e si dovrebbero deplorare le sue risoluzioni (*), se non fosse oggidì probabile che la lotta finisca per difetto di combattenti.

I principali interessati si sono riuniti, ed hanno accettato di procedere risolutamente dietro le naturali loro tendenze, che li guidano alla fusione.

La Camera dei deputati, a cui sta a cuore di fare delle cose pratiche e di evitare, per conseguenza, ogni cagione di conflitto, manifesta già le più concilianti disposizioni.

Quanto al Senato, è certo ch'esso respingerebbe qualunque legge che fosse tale da sostituire a soluzioni conosciute ed utili delle esperienze che potrebbero essere funeste al credito dello Stato.

(*) Furono già da noi riferite nel precedente numero. (La Red.)

La Commissione parlamentare delle ferrovie è ancora in tempo di accostarsi ad un sistema di transazione, che solo può prevalere.

— La Commissione di 18 membri, nominata dal Senato per istudiare e proporre i mezzi necessarii al compimento della rete di ferrovie d'interesse generale, si è costituita; essa ha nominato a suo presidente l'on. Krantz, a vice-presidente il conte Daru, ed a segretario il generale marchese D'Audigné.

— Una nuova ferrovia traverserà il dipartimento del Varo dall'est all'ovest, partendo da Aix, per servire Brignolles, Draguignan, Fayence, Callian Montauroux, e mettendo capo a Grasse, quasi parallelamente alla ferrovia del litorale.

Questa linea, dice il *Sémaphore*, oltre la sua destinazione commerciale e industriale, ha per oggetto di porre in comunicazione strategica il dipartimento del Varo con quelli delle Bocche del Rodano e delle Alpi Marittime, nel caso in cui la linea Parigi-Lione-Mediterraneo venisse ad esser tagliata sul litorale mediterraneo.

Si prosegue inoltre attivamente la costruzione della ferrovia industriale dal Fréjus alle miniere dei Vaux; la quale, partendo dalla Stazione del Fréjus, andrà a collegarsi sul Central-Var nei dintorni di Montauroux, tra Draguignan e Grasse.

La prima sezione dal Fréjus alle miniere dei Vaux sarà terminata ed aperta all'esercizio tra 7 od 8 mesi; la seconda, dai Vaux a Montauroux, è allo studio.

Ferrovie austriache. — Nella seduta del 30 gennaio p. p., della Camera dei deputati in Vienna, il presidente fece dar lettura di una nota del Ministro del commercio, con cui vengono ritirati dalla trattazione costituzionale i progetti di legge relativi alla costruzione delle ferrovie Innsbruck-Bludenz (linea dell'Arlberg), Tarwis-Gorizia (linea del Predil), e Czernowitz-Novoselica.

Si passò quindi all'ordine del giorno, che recava la continuazione della discussione del progetto di legge relativo alle tariffe massime pel trasporto di persone sulle ferrovie, incominciata e sospesa nella seduta del 27.

Teuschl si pronunzia contro il progetto di legge.

Skene annunzia un emendamento, che egli proporrà nella discussione articolata.

Il Ministro del commercio, cav. de Chlumecky, prende la parola per porre in rilievo quanto siano divergenti le vedute sulle tariffe, ed in generale sulla politica ferroviaria, per modo che su questo argomento sarebbe cosa quasi impossibile il raggiungere un accordo. A suo modo di vedere, l'acquisto delle ferrovie da parte dello Stato sarebbe il mezzo, non solo più radicale, ma anche unico, per rimediare a tutti gl'inconvenienti da varie parti notati. Anzi questa tendenza il Ministro la seguirà in avvenire, come scopo principale della sua operosità; ed il presente progetto di legge non ne forma altro che una specie d'introduzione. Del resto, essere falso l'asserto che il Governo non abbia alcun diritto di esercitare la sua influenza sulle tariffe ferroviarie, e questa pretesa non ingerenza essere anzi contraria alla consuetudine fin qui osservata. Passando poi alle singole disposizioni della tariffa, il Ministro crede che le partite non siano troppo elevate, mentre dall'altro canto offrono il vantaggio di favorire una eventuale unità di tariffa.

Uditi ancora i deputati Auspitz, Schaup, Russ ed il relatore Schwab, la Camera decise ad unanimità di passare alla discussione articolata del progetto di legge.

A questa presero parte i deputati Roser, Fuchs, Schrank, Steudl, Schaup, Auspitz, Russ ed il Ministro del commercio, il quale prese la parola per confutare alcune contro-proposte, presentate da varii oratorii sugli articoli I e II della legge.

Alla votazione, alcune di queste contro-proposte vengono rimandate al Comitato ferroviario per esame e rapporto.

Nella seduta del 5 corr. la legge è stata approvata in terza lettura.

Gallerie subacquee in America. — I lavori del traforo del tunnel sotto l'Hudson, tra Nuova-York e

Jersey-City, cominciati nel 1874, procedono lentamente, in seguito dell'opposizioue della Compagnia di Delaware, Lackawanna e Western.

Questo tunnel non avrà meno di 12,000 piedi di lunghezza. L'ing. Paine, incaricato dell'esecuzione, assicura che la Compagnia vuole terminarlo entro due anni. Essa pensa di adoperare il maggior numero possibile d'uomini e di rimpiazzarli ad ogni 8 giorni.

La maggior profondità d'acqua, sotto la quale passerà il tunnel, è di 50 piedi. La pendenza da Jersey, dirigendosi verso Nuova-York, sarà dal 2 0[0, e dal mezzo del tunnel del 3 0[0. L'altezza del tunnel sarà di 24 piedi, e la larghezza di 26. Vi si costruirà un doppio binario; e le locomotive consumeranno il proprio fumo ed il proprio vapore.

Trattasi pure di aprire un altro tunnel sotto il fiume East, affinchè il trasporto delle merci non sia sospeso durante l'inverno, allorchè il fiume si congela.

Notizie Diverse

Associazioni industriali. — Il 1° corr., il senatore Alessandro Rossi, promotore delle leghe industriali, arrivò a Torino per mettersi d'accordo colla *Società promotrice dell'industria nazionale* e dare un vigoroso impulso alle nuove Associazioni industriali.

Il convegno ebbe luogo la sera di venerdì scorso nelle sale della Società, coll'intervento di molti rappresentanti delle industrie laniera, cotoniera e meccanica.

Il presidente della Società promotrice, comm. Ajello, invitando il senatore Rossi ad assumere la presidenza dell'adunanza, ringraziò lui e tutto il Comitato dell'Associazione laniera per la visita alla Società promotrice; ringraziò del pari gli industriali che erano intervenuti a questa adunanza, non meno interessante che vantaggiosa per gli intendimenti che stava per manifestare il senatore Rossi.

Questi prese allora la parola, e spiegò all'adunanza il concetto generale delle Associazioni e la necessità di costituirsi in competenti ed autorevoli Corpi morali per tutelare i propri interessi e coordinarli con quelli degli operaj e di tutti i cittadini.

Dopo alcune consideraazioni circa i trattati di commercio, disse occorrere che le Associazioni delle lane, dei cotoni, delle sete, delle cartiere, della meccanica, si costituiscano; e poi che occorre fondare qui in Torino la Confederazione delle Associazioni industriali, nessun'altra città essendovi meglio adatta. Egli dichiarò infine che la *Società promotrice dell'industria nazionale* doveva essere alla testa di tutte queste Associazioni, anzi la loro intermediaria.

Dopo breve discussione, a cui presero parte il Mazzonis ed il Bianchi per i cotoni, il Tasca per le sete, il Piana ed il Tensi per le meccaniche, il comm. Ajello lesse una Memoria, che a giorni sarà presentata al Ministro d'agricoltura, industria e commercio. Tale memoria, che venne accolta con soddisfazione dall'assemblea, provocò soltanto una discussione sulle industrie meccaniche, che venne appianata dal presidente.

Si deliberò quindi di porsi d'accordo in tutto coi gruppi che si sono formati in Milano e che si vanno formando nelle altre città d'Italia, onde dar opera tutti concordi alla più pronta costituzione di queste Associazioni, e conseguentemente alla Confederazione ideata dal senatore Rossi.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 10 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 1° corr.) è approvato l'aumento da L. 695,400 a L. 1,200,000 del capitale nominale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Lodi col titolo di *Banca mutua popolare agricola* e colla durata di 50 anni decorrendi dal 1° gennaio 1864.

Concessioni d'acqua. — Con R. Decreto del 23 dicembre scorso (*Gazz. Uff.* del 31 gennaio p. p.), è concessa facoltà alle Ditte commerciali ed ai Comuni indicati nell'unito elenco, di derivare le acque ivi descritte, per gli usi, la durata e colle condizioni quindi stabilite.

Sono 6 concessioni d'acqua per forza motrice (1 in ciascuna delle provincie di Avellino, Verona, Caserta e Cuneo e 2 nel circondario di Biella); 4 concessioni d'acqua per irrigazions (2 in provincia di Mantova e 2 in provincia di Padova). 2 concessioni d'acqua per usi industriali e domestici (in provincia d'Udine).

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* 2 corr.) è concessa una consimile facoltà, nonchè la occupazione di alcuni tratti di spiaggia lacuale. Sono 7 concessioni d'acqua per irrigazione (6 in provincia di Mantova ed 1 in provincia di Vicenza); 1 concessione d'acqua per forza motrice (in provincia di Genova); e 4 concessioni per occupazioni di spiaggie lacuali (in provincia di Como).

Nomine. — La *Gazz. Uff.* del 30 gennaio p. p. annunciava che S. M., in udienza del 14 detto mese, sulla proposta del Ministro di agricoltura, industria e commercio, ha fatto le seguenti promozioni e nomine nel Corpo R. delle miniere:

Fabri cav. Antonio, ing. capo di 2ª classe, promosso ad ing. capo di 1ª classe;

Rovello Alberto, ing. di 2ª classe, promosso ad ing. di 1ª classe;

Testore cav. Giacomo, ing. di 3ª classe, promosso ad ing. di 2ª classe;

Toso Pietro, ing. di 3ª classe, promosso ad ing. di 2ª classe;

Zoppi cav. Giuseppe, ing. di 3ª classe, promosso ad ing. di 2ª classe;

De Ferrari Paolo, allievo ing. all'estero, nominato ing di 3ª classe.

Concorso. — È aperto un concorso al posto di professore ordinario di meccanica razionale nella R. Università di Palermo. Il concorso è per titoli; e le domande, corredate dei titoli relativi, dovranno essere presentate al Ministero della pubblica istruzione entro il 22 marzo p. v.

Uffici telegrafici. — Il 26 gennaio, in Frosolone (provincia di Campobasso) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi sottomarini. — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che, essendo ristabilite le linee telegrafiche fra Avana e Cienfuegos (Isola di Cuba), i telegrammi per le destinazioni oltre l'Avana riprendono il loro corso normale

Esposizione speciale a Cassel. — I giornali tedeschi annunziano che un'Esposizione d'un genere speciale, cioè di apparecchi di riscaldamento e di ventilazione, avrà luogo fra breve a Cassel. Le spedizioni già fatte a questo uopo sono tanto numerose, che la sala del Museo industriale, dove doveva aver luogo l'Esposizione, è stata giudicata insufficiente, e si dovettero destinarvi parecchie sale del Castello. L'Esposizione sarà aperta al pubblico dal 1° aprile al 1° di settembre 1877. Frattanto si fanno degli esperimenti sugli apparecchi inviati.

L'*Augsburger Allgemeine Zeitung* annuncia che Governi e Municipii stranieri hanno incaricato degli ingegneri di studiare quella Esposizione, ove gli architetti ed i particolari, che hanno degli edificii da costruire, potranno trovare delle utili applicazioni. Gli oggetti saranno esposti in due sale, formanti le due estremità di una grande rotonda. Una di queste sale sarà impiegata per i grandi apparecchi di scaldamento; l'altra conterrà le stufe di maiolica e quelle di ferro, nonchè gli apparecchi ed i fornelli per l'industria. Nella rotonda saranno esposti i varii combustibili formanti un ammasso in mezzo della sala; mentre in giro saranno disposti i caminetti inviati al concorso.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 5ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 29 *gennaio al* 4 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3423	3344	79	»
Viaggiatori	561,205.95	560,769.25	436.70	»
Merci a grande velocità . .	179,490.60	162,389.35	17,101.25	»
Merci a piccola velocità . .	798,519.60	715,029.40	83,490.20	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,539,216.15	1,438,188.00	101,028.15	»
Navigazione sui laghi . . .	10,736.06	9,823.05	913.01	»
Totale della settimana. . .	1,549,952.21	1,448,011.05	101,941.16	»

PRODOTTI *dal* 1° *al* 4 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	2,833,501.15	2,711,994.95	121,506.20	»
Merci a grande velocità . .	959,379.25	853,634.70	105,744.55	»
Merci a piccola velocità . .	3,679,424.13	3,491,066.20	188,357.93	»
Totale dei prodotti ferroviari	7,472,304.53	7,056,695.85	415,608.68	»
Navigazione sui laghi . . .	56,135.09	47,663.45	8,471.64	»
Totali	7,528,439.62	7,104,359.30	424,080.32	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 5ª settimana . .	449.67	430.08	+ 19.59	+ 4.55
Prodotti totali . . .	2182.97	2110.26	+ 72.71	+ 3.45

Strade Ferrate Meridionali

2ª Settimana. — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	347,170.34	240,09
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	297,354.90	205.64
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 49,815.44	+ 34.45
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	684,949.83	473.69
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	596,993.66	412.86
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 87,956.17	+ 60.83

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	129,316.32	119.52
Settimana corrisp. nel 1876.	932.14	97,997.52	105.13
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+149 86	+ 31,318.80	+ 14.39
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	243,526.83	225.07
Introiti corrisp. nel 1876 .	926.07	202,120.64	218.26
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+155 93	+ 41,406.19	+ 6.81

Strade Ferrate Romane

50ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	612,184.90	19,392.97
Settimana corrisp. del 1875.	1,646	552,663.49	17,507.48 (a)
Differenza (in più . . .	—	59,521.41	1,885.49
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 x.bre 1876 .	—	25,590,042.21	16,211.20
Periodo corr. 1875	—	24,720,968.27	15,923.67
Aumento	—	869,073.94	287.53
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 16 dicembre 1876 chilometri in esercizio . . . N.1646
» 1 » al 14 novembre 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N.1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	8,205	9,055.18
Bagagli	218	139.16
Merci a grande velocità	1,547	845.93
Merci a piccola velocità	1,430	8,586.23
Introiti diversi	»	80.70
Totale L.	11,400	18,707.20

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii, anche nella scorsa settimana, le richieste si limitarono quasi alle Obbligazioni della Società delle Meridionali, e richieste vive, che le fanno salire da 229.50 a 232. Le Azioni relative oscillarono tra il 329 e 331 contanti, ed a 332 fine febbraio. I Buoni vennero negoziati a contanti al prezzo di 559.50 a 560.

Le Sarde, serie A, da 227.25 salirono a 230; la serie B, da 222.75 a 227 — Le Pontebbane invariate sul 365 circa — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele, tanto a Torino, quanto a Firenze, trovarono denaro a 247.50 o 251; e in quest'ultima piazza le Obbligazioni Strade ferrate Livornesi C, D, si negoziarono a 226.

A Parigi, le Lombarde si tennero tra il 157 al 162; le Obbligazioni relative tra il 230 al 234 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele tra il 230 al 235. Nella stessa Borsa, le Azioni delle Ferrovie Romane, salite a 75, scesero a 70; le Obbligazioni relative, invece, da 236 si elevarono a 242.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corrente ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1871, elenco D, n. 5), comprese nella 56ª estrazione seguita in Firenze il 31 gennaio 1877.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio:

Estratto I, n. 8099, col premio di L. 36,865.
» II, n. 18520, col premio di L. 11,060.
» III, n. 6207, col premio di L. 7,375.
» IV, n. 11152, col premio di L. 5,900.
» V, n. 3535, col premio di L. 280.

(*Seguono i numeri delle 375 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio*).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto marzo 1877 a beneficio dei proprietari; ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° aprile 1877, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 marzo 1877, aventi i numeri dal 57 al 73 inclusivi.

CONVOCAZIONI

Cassa generale — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 14 corrente in Genova (piazza Campello, 2), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione del bilancio del 2° semestre 1876 e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e supplenti.

Società Romana delle miniere di ferro e sue lavorazioni — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 17 corrente in Roma (Camera primaria di commercio), per udire il rapporto dei sindacatori del bilancio dell'anno 28°, e quello dell'Intendente, nonchè per le nomine relative al Consiglio di direzione.

Banca di Credito Veneto in Venezia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 18 corrente in Venezia (sede sociale), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio sociale 1876, e la relazione dei censori per l'approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877.

Banca Canellese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corrente in Canelli (Asilo infantile), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per deliberare sul resoconto del 1876 e relativo dividendo, e per la nomina di 7 amministratori.

Banca agricola italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 20 corrente in Firenze (via Tornabuoni, 5), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del bilancio 1876, per la elezione di consiglieri, e per comunicazioni diverse.

Banca agricola ipotecaria — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corr. in Napoli (via Toledo, 32), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per approvazione del consuntivo 1876, e pel rinnovamento annuale della metà dei consiglieri.

Compagnie des Salines de Sardaigne — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 marzo p. v. a Genova, sede sociale (via Santa Agnese, 2).

Avvisi d'Asta

Il 13 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione per 8 anni del tronco della strada nazionale Cassia, compreso fra Ronciglione e Montefiascone, della lunghezza di m. 36,211.35, per la presunta annua somma di L. 16,600. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1885. Deposito d'asta L. 850; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Forlì, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione delle palafitte, banchine ecc. nel porto-canale di Rimini, per la presunta somma annua di L. 15,444.45, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dalla consegna a tutto dicembre 1882. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Siracusa, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sessennale manutenzione della strada nazionale da Siracusa a Noto, della lunghezza di m. 31,366, per l'annua somma di L. 13,625.61. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 2000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della ordinaria manutenzione dei fabbricati militari marittimi delle piazze di Napoli, Posilipo, Miseno, Baia, Castellammare, Ponza, Ventotene, durante il triennio 1877-78-79, per l'annua somma di L. 106,000. Deposito L. 31,800 in contanti o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in ferro sul fiume Platani, presso Montallegro, per il prezzo di L. 140,000. Ponte da costruire entro il 31 dicembre 1877, sul modello di quello sul fiume Salso presso Licata. Deposito d'asta L. 10,000 in valori di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della sessennale manutenzione del tratto di strada nazionale delle Calabrie, compreso fra i ponti Calore e Lao, della lunghezza di m. 57,764, in diminuzione dell'annuo canone di L. 12,045, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Bologna, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della manutenzione delle sponde ed arginature del Canal Navile ed opere accessorie pel triennio 1877-78-79. Deposito L. 1400 in numerario o biglietti B. N.

— Il 19 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina per Siracusa e Noto, compreso fra Siracusa e Passomarino, della lunghezza di m. 57,390, per la presunta

annua somma di L. 10,040. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 1600; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti par Corleone e Bivona, compreso fra il Vallone di Grottamurata ed il fiume Platani, per la presunta somma di L. 245,080.03. Lavori da eseguire entro 1 anno. Deposito d'asta L. 12,600; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada Scultori-Bottaj in quella città, per il presunto importo di L. 92,074.12. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Puglie, compreso fra la miliaria 61 ed il ponte San Marco, della lunghezza di m. 17,789, per l'annua somma di L. 16,540. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L 1500; cauzione definitiva eguale ad una mezz' annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Reggio d'Emilia, compreso fra il vallico dell'Appennino ed il Voltone di Migliara, della lunghezza di m. 46,609, per la presunta annua somma di L. 19,870. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva L. 670 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra Caltavuturo e Petralia Sottana, della lunghezza di m. 32,656, per la presunta annua somma di L. 25,080. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 1800; cauzione definitiva eguale a mezz' annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'Istituto anatomico-fisiologico nell'ex-monastero di S. Antonio di Padova alle Quattro Fontane, per la presunta somma di L. 254,043.08. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva L. 25,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fabbricati militari nella provincia di Venesia pel triennio 1877-78-79, per la presunta annua somma di L. 48,000. Deposito L. 8000 in coatanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Foggia, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra la strada provinciale di Foggia presso Lucera ed il Viadotto di 31 archi, della lunghezza di m. 41,049, per la presunta annua somma di L. 26,160. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Reggio d'Emilia, compreso fra il Voltone di Migliara e la città di Reggio d'Emilia, della lunghezza di m. 33,459, per la presunta annua somma di L. 14,600. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito L. 1500; cauzione definitiva L. 490 di rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

ANNUNZI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 29 gennaio 1877.

3ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 20 Azioni estratte.

749	1384	1905	2481	2690
820	1388	2025	2544	2703
1230	1789	2117	2561	2787
1267	1805	2258	2659	2891

11ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 73 Obbligazioni estratte.

139	2793	6386	8712	11607	14457	18075	21562
203	2873	6593	9040	11835	15089	18342	21588
209	4189	7053	9094	11865	15176	19194	21917
321	4373	7075	9257	12553	15270	19661	
386	5033	7368	10102	13023	16581	20077	
477	5195	7586	10204	13309	16720	20576	
699	5275	7605	10257	13317	17052	20593	
912	5417	8227	10837	13789	17417	20751	
2127	6030	8323	11266	14402	17510	20915	
2687	6307	8585	11565	14429	17838	21168	

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di lire 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1877, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la Banca di Torino in Torino, (via Santa Teresa, N. 2).

La decorrenza dell'annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1877.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1877).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra

estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1875 N. 673
Id. 25 id. 1876 N. 347

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria

da riscattarsi a cura della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1873 N. 359
Id. 26 id. 1874 N. 1011
Id. 25 id. 1876 N. 1018 2066 7976 8408 11832 12755 15003 16240 18025

Milano, 30 gennaio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 14 Febbraio 1877 N.° 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL DECENTRAMENTO DELLE FERROVIE
o una nuova politica ferroviaria in Italia

Dopo lo studio completo del prof. Loria, che abbiamo pubblicato negli scorsi numeri, intorno alle possibili condizioni presenti per l'esercizio delle ferrovie italiane, che tanto interessa al Governo ed alla Nazione, pubblichiamo oggi di buon grado un altro studio di persona competentissima, l'egregio nostro collaboratore ing. Giulio Melisurgo, residente a Londra, il quale prende a considerare il gravissimo problema da un diverso punto di vista, specialmente per l'*avvenire*, mirando ad una *nuova politica ferroviaria* in Italia.

« Decentrare l'interesse ferroviario, chiamare in suo aiuto il credito locale, rassicurare il capitale indigeno e straniero, spaventati dalla poca attitudine amministrativa dello Stato, usare delle risorse ch'esso ancora può avere, limitandone l'azione alla maniera del Governo inglese », — ecco la tesi che l'Autore si propone di svolgere nei seguenti articoli.

Egli crede che le sessanta Provincie e le grandi Città italiane, spinte a lavorare per la creazione di nuove ferrovie, sieno una risorsa importantissima, che conviene mettere in azione. L'idea fondamentale non è interamente sua: essa è il risultato di un criterio di un autorevole scrittore inglese, e di alcune conclusioni dell'illustre Franqueville, applicate all'Italia.

L'Autore si è inoltre occupato da gran tempo della questione ferroviaria; ed i nostri lettori ricorderanno, senza dubbio, le importanti sue lettere *(Il riscatto e l'esercizio delle Ferrovie in Inghilterra ed in Italia)* pubblicate nell'*Economista d'Italia* del 1875 e da noi, nonchè le altre *(La Nazione e le Ferrovie)* pubblicate dallo stesso *Economista* nel maggio 1876, e che noi pure in gran parte riferimmo. Pochi potrebbero quindi trattarne con maggior competenza, dopo i profondi studii fatti dal Melisurgo in Inghilterra ed in America; e nessuno potrebbe respingere assolutamente le sue proposte, perchè mirano ad una soluzione forse troppo radicale, e, se vuolsi anche, ipotetica.

Noi non potremmo certo, per le condizioni speciali del nostro paese, ben diverso da quello in cui vive da lungo tempo l'egregio scrittore, far nostro senza riserve il suo progetto; ma crediamo fermamente che in questo momento, in cui da ogni parte si studia e si agita la questione ferroviaria, la quale esige pure una sollecita e definitiva soluzione, torni molto utile e desiderabile la manifestazione di tutte le idee degli uomini più versati nella materia, affinchè la discussione pubblica divenga, quanto è più possibile, completa e proficua.

Richiamiamo quindi l'attenzione dei nostri lettori su questo studio molto interessante, l'autore del quale merita certo ogni lode pel vivo interesse che continua a dimostrare, benchè lontano, per la prosperità e pel benessere della sua patria.

I.

Negli scorsi anni ho seguito, benchè lontano dall'Italia, cotesto problema ferroviario; ed in altra Rassegna avendo dovuto occuparmene in particolare, ho naturalmente con-

tinuato poi ad osservarlo, come una di quelle quistioni che non si possono abbandonare, una volta che si è cominciato ad esaminarle.

Sin dal principio i miei studii, ma più ancora le osservazioni da me fatte in diversi paesi, e le molte prove della impotenza dei Governi ad ottenere buoni risultati negli affari economici senza l'uso di certi sommi poteri, mi avevano fatto schierare dalla parte di coloro che, in massima, respingono l'ingerenza dello Stato nelle ferrovie. Ma esitai molto, quando con queste convinzioni cominciai a scriverne nel 1875; perchè dalle relazioni che sulla materia mi giungevano qui, vedevo talmente irta di difficoltà la situazione in Italia, che il sistema che allora si proponeva mi sembrava imporsi, e non iscorgevo neanche chiaro quello che si potesse praticamente sostituire, se si riusciva a scansarlo. Quello però che mi decise a non mutare convinzioni fu l'iniziativa privata, *il self Governement*, tutto questo insieme degli Inglesi nei grandi monopolii che vedevo funzionare, e di cui vedevo anche i risultati, i quali mi assicuravano che una soluzione liberale, come la desideravo, doveva realmente esistere.

Da allora mi sono raffermato in questa credenza; ed ora che la questione ferroviaria trovasi pel momento in Italia, forse per la difficoltà di rinvenire una pronta soluzione, in uno stato di generale aspettativa, mi sembra opportuno approfittare di questa calma per riunire alcune riflessioni; essendo, d'altra parte, necessario tener viva tale quistione, poichè i termini assegnati dal Parlamento per una decisione decorrono, ed all'organo principale delle Ferrovie in Italia incombe il dovere di rammentarli, iniziando in tempo utile (come ha già fatto nei suoi ultimi numeri) l'esposizione delle opinioni diverse sopra una soluzione, dalla quale dipende in gran parte l'avvenire economico, agricolo ed industriale della penisola, e che non deve, come si tentò altra volta, essere abbracciata per sorpresa. —

Riscattate le ferrovie dell'*Alta Italia*, a metà comperate le *Romane*, facili ad ottenersi le *Meridionali*, le rimanenti quasi tutte in mano dello Stato, e facendosi tesoro delle discussioni parlamentari e delle loro conseguenze, il quesito, che naturalmente si presenta pel primo, è quello di riconoscere il *criterio*, che deve servire di base alla soluzione del problema ferroviario italiano; poichè, solo quando sia ben definito quello a cui si aspira, può tornare agevole il ricercare la via che convien battere per poterlo raggiungere. Chi si facesse innanzi oggidì con una proposta, che non tenesse conto del passato e di quanto fu già sanzionato, farebbe retrocedere un problema, che è risoluto in massima, e che attende soltanto la sua applicazione pratica.

Questa ricognizione risulta evidente dalla lotta parlamentare dello scorso marzo — Due opinioni si definirono chiaramente. Una voleva nello Stato un'azione autoritaria, e quindi lo voleva riformatore, industriale, iniziatore, poichè credeva utile all'Italia quella maniera di assolutismo costituzionale, detta *socialismo della cattedra*, che dalle Università di Germania si voleva importare ed applicare per esperimento in Italia dalla nuova scuola d'economisti italiani, che si è messa al seguito della nuova tedesca, e che perciò si fece innanzi colla proposta del riscatto ed esercizio delle ferrovie dallo Stato, la quale fu respinta.

Un'altra opinione, sostenuta dalla vecchia scuola degli economisti italiani, che è rimasta più fedele alle dottrine di Adamo Smith, ispirandosi ai diversi principii di governo, che furono pure le massime dei Cobden, dei Bastiat, dei Flores Estrada, dei Verri e dei Gagliani, affermò volere intera la libertà industriale, e per lo Stato, secondo l'espressione dell'on. Ricasoli, un'*azione circoscritta*. In altri termini, questa seconda opinione, così esattamente definita, stabiliva che all'Italia convenivano i principii degli anzidetti economisti, cioè: lo Stato non avere missione o potere di procurare la ricchezza ad una Nazione, ma sua funzione essere quella di tenerne in equilibrio i diversi interessi; di non favorire la parte autocratica o burocratica, a danno della democratica o plutocratica.

Il Parlamento avendo deciso in favore dei principii del liberalismo costituzionale all'inglese, anzichè di quelli dell'assolutismo costituzionale alla tedesca, e rifiutato quindi l'accentramento proposto, ne risulta che lo scopo da raggiungere nella soluzione del problema deve risiedere nel *decentramento ferroviario*, sottoposto ad un'*azione circoscritta* dello Stato; e che trattasi soltanto, tenendosi conto della circostanze attuali, di trovare l'applicazione pratica di questi criterii.

Determinato così l'obbiettivo, conviene rilevare le circostanze, quelle almeno che hanno maggiore importanza.

Prendendo per base le cifre della Relazione *Lo Stato e le ferrovie*, pubblicata dal Ministero dei lavori pubblici sotto la passata Amministrazione, risulta che approssimativamente le ferrovie italiane hanno costato italiane lire 2,302,050,780; e che in 10 anni lo Stato ha pagato, per sovvenzioni alla rete ferroviaria, it. L. 480,538,068.

Ritenendosi che, in media, l'annua sovvenzione corrisponda ad . . . . it. L. 38,500,000
e che per le altre ferrovie siano necessarie, per acquistarle, un'annualità eguale a quella che l'on. Minghetti accennò in un suo discorso, cioè . . . it. L. 12,500,000
ne risulta per la Nazione uno sborso annuo di . . . . it. L. 51,000,000
per sovvenzione dei 9077 chilometri, che misuravano le ferrovie italiane (in esercizio, in costruzione, od in progetto all'epoca della citata Relazione ministeriale), e delle quali soltanto 7704 erano aperti al pubblico traffico. Le differenze dei suddetti risultati da quell'epoca, cioè dal 1° gennaio 1876, hanno di poco potuto variare, ed ogni mutamento non ha influenza sensibile sopra i ragionamenti che seguiranno.

Le ferrovie italiane hanno costato dunque 253,615 lire al chilometro, ossia in cifre rotonde 250 mila, e più semplicemente *duecento cinquanta franchi al metro lineare*; ammontare che sembra essere quello ritenuto di massima nel mondo ufficiale costà, poichè l'attuale Ministro dei lavori pubblici, in un suo recente discorso, disse che i 4000 chilometri di nuove ferrovie in progetto o desiderate avrebbero costato un miliardo, ossia mille milioni.

Giova qui ricordare anche, che lo Stato nella costruzione delle ferrovie ha speso it. L. 452,341,646.51. Ora, contando a 25 milioni la popolazione in Italia, si può dire che ogni abitante, in media, paga *due lire all'anno* per sovvenzioni chilometriche, e che sinora ne ha speso *diciotto* in costruzioni ferroviarie. In Francia, lo Stato ha speso franchi 1,170,000,000 in costruzioni, e per sovvenzioni date a titolo di garanzia alle Compagnie, vi è uno sborso annuo di circa 280 milioni; ora, contandovisi una popolazione di 38 milioni, risulta che ogni abitante vi paga annualmente, in media, *sette franchi e trenta centesimi l'anno* per sovvenzioni, e che, sino a quattro anni fa, ognuno di essi aveva speso franchi *trenta e centesimi settanta* per costruzione di ferrovie. Ed in questa Inghilterra, lo Stato non ha speso *nulla*, e gli abitanti non isborsano *nulla* per le ferrovie; benchè nella quota annuale delle tasse diverse che pagano, tra locali e generali, si valutino ora per ogni abitante in franchi *ottantasei e centesimi ottanta*.

Noto quello che hanno costato e quel che si sborsa nella penisola italiana per le ferrovie esistenti, ma conviene vedere quanti chilometri ne sono ancora necessarii; poichè la *soluzione del problema non può limitarsi alla miglior maniera di condurre le attuali* (che sembra sia stato il principale scopo di quelli che le volevano nelle mani dello Stato), *ma deve anche tener presenti quelle da eseguirsi ed il sistema che fa d'uopo adottare per ottenerle* (che fu pure una delle ragioni concorse ad affermare i principii che debbono regolare la politica ferroviaria italiana).

Per riconoscere questa lunghezza e questo sistema, conviene anche tener conto di diverse circostanze generali.

L'Italia è tutt'altro che ricca; la chiamano il giardino d'Europa, e, come contrada di delizie per il suo clima e le disposizioni del suo suolo, è forse vero; ma, pei suoi prodotti, è uopo constatare ch'essa trovasi in condizioni assai poco favorevoli, in paragone di regioni che non hanno nè il suo sole, nè la sua terra, nè le sue braccia. Poche cifre bastano a rendere evidente questo fatto, già osservato da un distinto economista italiano, il sig. A. Turchiarulo, che ha una competenza eccezionale sullo stato di cotesta proprietà fondiaria, ed al quale tolgo a prestito alcune delle seguenti cifre, da certe sue importantissime lettere pubblicate l'anno scorso, in parte nel *Piccolo* di Napoli, ed in parte nell'*Economista d'Italia* di Roma.

Prendendo per unità il miglio quadrato inglese, risulta che la massima densità di popolazione nel mondo è quella del Belgio, con 430 abitanti. Vien dopo quella dell'Inghilterra e del paese di Walles per 347; segue la Sassonia, l'Olanda, la Cina, e riprende il posto tutto questo Regno Unito, cioè Scozia ed Irlanda comprese, per 253; dopo il Würtemberg, viene l'Italia per 225; e non è che dopo la Germania e l'Irlanda, che si giunge alla Francia con 177 abitanti per miglio quadrato. Dunque, anche come popolazione, l'Italia occupa uno dei migliori posti tra le nazioni; ma questa favorevole condizione non trova il suo riscontro proporzionale nella produzione agricola. Il reddito medio dei terreni in Italia è di 79 franchi per ettare; in Francia è di 95, e qui in Inghilterra e Walles, di 185.52 (in questo paragone seguo l'esempio delle più importanti statistiche, che prendono soltanto queste due parti del Regno Unito per tipo, e non comprendono la Scozia e l'Irlanda, che per popolazione, suolo e condizioni affatto speciali, si è d'accordo di distinguere a parte).

Le imposte, intanto, in queste contrade seguono una proporzione inversa. L'Italia paga sulla proprietà fondiaria, tra tasse erariali e locali, 309 milioni di franchi per una superficie di 107,961 miglia quadrate inglesi; la Francia una somma pressochè eguale, 326 milioni di franchi, ma per una superficie doppia, 207,480 miglia quadrate; e l'Inghilterra e Walles 145 milioni circa, per una superficie di 58,320 m. q. inglesi, poichè le diverse tasse sulla proprietà fondiaria (*Poor rate*, *Highway rate*, *Lands*) corrispondono a circa 14 *pence* sulla sterlina, che equivalgono a quasi 5.80 per cento, mentre l'ultimo reddito dichiarato in questo mese raggiunge quasi 2500 *milioni* di franchi.

Computando le tre superficie per 107, 207, 58 mila miglia quadrate, e ricordandosi che il miglio quadrato inglese è quasi 250 ettari, si trova che:

l'Italia produce in media per ettare 79 fr., e paga d'imposta 11.10, ossia 14.05 p. 0[0;

la Francia produce in media per ettare 95 fr., e paga d'imposta 6.29, ossia 6.62 p. 0[0;

l'Inghilterra produce in media per ettare 185 fr., e paga d'imposta 10.73, ossia 5.80 p. 0[0.

In altri termini, la proprietà in Italia, benchè produca meno, è gravata quasi tre volte di più che in Inghilterra, e più del doppio che in Francia; e la definizione di *giardino* a tutta la penisola è esatta, in quanto è una delizia che paga molto e produce poco. Quando poi vi si aggiungano le esigenze del Fisco, l'abbandono che queste promuovono di diverse industrie agricole, per l'impossibilità di soddisfarle o per evitarne i fastidii; il prezzo del sale, che allo Stato costa dalle 25 alle 80 lire la tonnellata, e che esso rivende da 550 a 760 lire la tonnellata, rendendo così ancora più difficili le industrie pastorizie; si resta persuasi che le risorse agricole, le più importanti per l'Italia, sono in una condizione assai grave, di cui si hanno i segni apparenti, in certe provincie, nel brigantaggio, nella maffia e nella emigrazione, ma in realtà tale, che reclama la sollecita creazione di *nuovi fattori* di benessere, i quali con l'andare degli anni riescano a dar vigore laddove ne manca.

Senza parlare di quei provvedimenti, che domandano giudizio, più che mezzi, e che valgono ad assicurare la vita e la proprietà nelle campagne, ed a trattenere i proprietarii sulle loro terre (come avviene in questo Regno Unito, ove le contee sono le vere residenze, e le città sono punti d'incontro delle popolazioni); e senza accennare a certi congegni di Banche, di Crediti fondiarii od agricoli (senza dei quali le proprietà non ponno ben prosperare, ma che son cose da non potersi qui esaminare), mi fermerò ad uno dei fattori più importanti nelle attuali condizioni d'Italia, quello delle comunicazioni.

Chi considera le ferrovie solo come un mezzo facile di trasporto di uomini e di cose, non calcola che una parte sola del vantaggio ch'esse recano, trascurando così una delle più importanti, quella del maggior valore che procurano ai fondi, i quali subiscono, per una gran parte, delle tras-

formazioni, che in Italia si vedono ancora appena, ma che si rilevano nei paesi aventi una rete completa di binarii. Chi traversa p. es. questa regione in qualunque senso, da Douvres a Liverpool, o da Bristol ad Hull od altrimenti, è certo di non vedere in queste lunghe distanze che una successione di villini, di fabbriche, di opificii, di industrie, di città che s'ingrandiscono, di villaggi che si trasformano in città, di terreni che da agricoli diventano nuovi centri di popolazione, un insieme tale, infine, che rivela a colpo d'occhio, codesta metamorfosi esser dovuta alle ruotaie, e queste arricchire in breve i proprietarii, perchè aumentano il valore dei loro terreni in una proporzione altrimenti impossibile.

Questo fatto, che si vede anche nel Belgio, nell'Olanda ed altrove, non bisogna attribuirlo (come vogliono alcuni che si fermano alle apparenze, cui spesso non hanno neanche visto), non bisogna attribuirlo, ripeto, alle industrie d'un paese, al progresso dei suoi abitanti, alla loro abilità, ecc., a tutte quelle cose che *sono venute dopo*, e non prima, delle ruotaie: esso è dovuto a queste principalmente, e la prova la troviamo oltremare. Le interminabili terre deserte degli Stati Uniti hanno acquistato valore per la ferrovia, che ha conquistato il *Far West*. Essa è stata l'*avanguardia* degli uomini: di fianco alla sua fermata, è sorta la casa del colono, la chiesa, la scuola, il villaggio, la città; e questo era ieri, è oggi, e sarà domani, e lo si ritrova in Australia, al Canadà, come nell'Argentina.

Nell'America meridionale, la convinzione che la ferrovia dà valore alle terre e crea le città ed i luoghi abitati è tale, che non potendovisi ancora dare lo sviluppo che si desidera, a cagione dei grandi mezzi che si richiedono, i proprietarii sono spinti (come ho potuto constatare a Bahia, Rio Janeiro, Montevideo, Buenos Ayres, e sino a Rosario sul Paranà) a farsi i più ardenti promotori delle ippoferrovie, solo perchè se ne ripromettono un maggior valore pei loro fondi. E vi ho trovato anche il caso di linee di circa 20 chilometri costrutte al solo scopo di *dar prezzo ai terreni laterali*, i quali in buona parte erano stati prima acquistati quasi per nulla dall'Impresa dell' ippoferrovia, che contava di ricavarne beneficii sorprendenti.

Senz'aggiungere altro in proposito, credo non riesca difficile il persuadersi che, dal punto di vista del miglioramento della proprietà fondiaria, la ferrovia è per l'Italia una delle più potenti risorse; e che, meglio che una quistione di comunicazioni, essa si presenta come la soluzione di una quistione sociale, poichè sino a quando la terra produrrà poco ed il valore dei fondi non sarà aumentato, l'aumento della ricchezza pubblica è impossibile nella penisola. E così dalle ruotaie dipende, di fatto, il suo *to be or not to be*!

Ma nè la rete ferroviaria esistente in Italia, nè i mille chilometri degli uni da aggiungere, o i quattromila degli altri, rappresentano certo la totale percorrenza necessaria. Quando una Nazione ha preso posto tra le sei prime Potenze d'Europa; quando le sue genti, la sua forza, la sua industria, il suo commercio, il suo giudizio, e, diciamolo pure, il suo senno politico rivelano ch' essa aspira a quell'alta posizione che spetta ai popoli desiderosi di competere con gli altri nell'amichevole gara della civiltà e delle transazioni che formano lo scopo della moderna società europea, non si può nel bel mezzo di siffatta corsa (che è il risultato di dieci secoli di sforzi diversi) venirle a dire di fermarsi, o di andare adagio, e per di più negarle quasi i mezzi che le sono necessarii per mantenersi dove è giunta.

Se vi sono ancora di coloro che con le loro teoriche, più che coi loro desiderii, vorrebbero riuscire a tale risultato, è cosa ben dolorosa; ed il meglio che si possa fare è di conceder loro il tempo di persuadersi che le loro teoriche sono un anacronismo, e d'altra parte tentare tutti i mezzi per riconoscere quello che è necessario, per poi ottenerlo. L'Italia può trovarsi attualmente in condizioni economiche poco favorevoli, che possono obbligarla a limitare i propri sborsi; ma questa non è che una situazione transitoria e naturalissima dopo quanto ha compiuto in poco tempo, ed i venti milioni d'Italiani che lavorano, la faranno certo scomparire. Di questo periodo di transizione non potrebbe farsi una regola per l'avvenire, perchè sarebbe lo stesso che troncarlo: l'esempio delle altre nazioni, con le quali l'Italia vuol competere, deve essere il suo specchio.

Attualmente in questo Regno Unito, oltre le comunicazioni marittime che sono importantissime, vi sono 26,460 chilometri di ferrovie. Non è tutto: bisogna aggiungervi 6,670 chilometri di vie navigabili, dei quali più di 3000 sono canali. Queste vie riuniscono, come le ferrovie, le maggiori città, e formano una rete, che da per sè sola produce grande impressione in chi la guarda su di una carta; e chi poi la percorre, resta meravigliato dalla continuità delle industrie stabilite lungo le sue rive, e dal vedere come delle sezioni di canali, che appena bastano al passaggio di strette, lunghe e piatte barche, talune mosse dal vapore, possano sviluppare tante transazioni e riuscire ad una tale quantità di trasporti, da fare concorrenza alle ferrovie. Si comprende facilmente come comunicazioni, misuranti in complesso 33,310 chilometri in una contrada, debbano produrre risultati che sembrano meravigliosi, ma che sono una conseguenza naturale, cui il Le Play (il quale conosce profondamente questo paese per averlo studiato per più di 10 anni) riassumeva così in un suo libro: « C'est à peine s'il se trouve aujourd'hui en An« gleterre un domaine ou une manifacture, qui ne soit « pas en mesure d'expedier à la mer, ou d'en recevoir, « *une tonne* de marchandise avec une *dépense moindre de* « *cinq francs* ».

Questo fatto spiega come l' agricoltura possa riuscire a certi risultati, e come la produzione per ettare di terreno possa raggiungere l'ammontare innanzi rilevato. E quando si sa che il produttore inglese, industriale, od agricolo che sia, può da Liverpool sino a Bombay spedire la sua merce con *nove scellini* la tonnellata, si comprende perchè il commercio è così sviluppato nel Regno Unito. Si potrà dire che questi mezzi di comunicazione degli Inglesi sono una eccezione; ma con poche cifre, che estraggo in parte dal numero 1072 del *The Engineer*, mi sarà facile provare che gli Italiani invece stanno ancora in una eccezione tra le nazioni più civili:

Agli Stati Uniti vi è un chil. di ferrovia per ogni	565	abit.
Al Canadà	» 688	»
Nella Svezia e Norvegia	» 750	»
Nel Belgio	» 1027	»
In Inghilterra	» 1196	»
In Francia	» 1212	»
In Germania	» 1511	»
In Italia (dando per eseguiti i 9000 chilometri della Relazione del Ministero, dei quali credo non sieno che 8000 realmente in esercizio, ciò che porta la proporzione ad un *chilometro per ogni* 3000 *abitanti* — media 992 —).	« 2777	»

Prendendo poi per media 1000 invece di 992, che è il numero più vicino alla proporzione dell'Inghilterra e del Belgio, e che non si discosta molto dalla Francia (le tre nazioni che sono in Europa i migliori tipi dello sviluppo moderno), si giunge a stabilire che la proporzione per una nazione colle ispirazioni di civiltà dell'Italia, è *un metro di ferrovia per abitante*, e che nella penisola la meta da raggiungere per soddisfare ai bisogni nazionali è di *venticinquemila chilometri;* dei quali, se ne esistono *novemila*, ne restano quindi ancora *sedicimila* da costruire!

Londra, gennaio 1877.

GIULIO MELISURGO
Ing. Civile.

LA FERROVIA DEL GOTTARDO
e le deliberazioni della Commissione federale

(*Continuazione e fine* — V. N. 6).

Dopo avere *raccomandato* « la maggiore economia nelle dimensioni e nella costruzione dei fabbricati », e dopo aver espresso il parere che « le linee d'accesso dovrebbero essere aperte all'esercizio contemporaneamente alla grande Galleria, e che quindi si dovranno incominciare e proseguire conseguentemente i lavori », la Commissione entrò a discutere sulle *perizie* e sui *prezzi unitarii.*

Rispetto al *personale di costruzione*, la Commissione prese le seguenti deliberazioni:

aa) « La Commissione opina che gli stipendii, specialmente per quanto riguarda il *minimum* di ciascuna categoria d'impiegati, siano troppo elevati di fronte a quelli in corso per altre ferrovie svizzere. Però, in considerazione delle circostanze difficili, che nei varii paesi percorsi rendono più costoso il vivere; ed avendo il sig. Hellwag dichiarato che, dopo la fissazione delle dette cifre, si fecero già numerose riduzioni, la Commissione non crede dover prendere ulteriore decisione ».

Però, ad vista delle riduzioni accennate dal sig. Hellwag, la Commissione così si espresse:

bb) « La Commissione ritiene troppo largamenie calcolato il numero d'impiegati previsto, e lo crede suscettibile di riduzione ».

In quanto alle spese della *Direzione tecnica in generale*, la Commissione ha deliberato quanto segue:

cc) « Basandosi sulle dichiarazioni del sig. Hellwag, che cioè le spese per la Direzione tecnica, durante il periodo di costruzione, non sono ora più calcolate che circa al 3 1/2 p. 0/0 delle spese della costruzione medesima (il che non differisce sensibilmente dalle condizioni usuali di altre ferrovie), la Commissione rinuncia a qualunque obbiezione ulteriore ».

dd) « In quanto agli *acquisti di terreni* e spese accessorie, la Commissione approva che le nuove perizie per le espropriazioni sieno basate sui prezzi del sig. Hallauer, con un supplemento di circa 5 0/0 per l'imprevisto ».

Circa ai prezzi pei *movimenti di terra* e per le *opere d'arte*, la Commissione deliberò quanto segue:

ee) « La Commissione crede troppo elevati alcuni dei prezzi per lavori di compimento, p. es. pei fossati delle trincee in roccia, pel rivestimento delle scarpe in terra vegetale, per le piantagioni d'arbusti, e per le banchine di pietra. Nondimeno, considerando che i prezzi per l'estrazione, trasporto e posa in rilievo (la cui somma totale è molto più importante) sono piuttosto modesti e forse appena sufficienti, la Commissione non crede dover proporre una riduzione dei prezzi stabiliti pei movimenti di terra e pei muri di sostegno ».

ff) « La maggioranza della Commissione trova convenienti i prezzi stabiliti pei tunnel ».

gg) « Tenendo conto del corso attuale dei ferri, la Commissione stima sufficiente il prezzo di fr. 500 (in luogo di 650) la tonnellata per le costruzioni metalliche dei ponti sulle linee d'accesso Nord, che si trovano in condizioni normali.

« I prezzi per la linea di montagna e per le linee d'accesso Sud possono restare più elevati, per riguardo alle maggiori difficoltà di trasporto ed altre circostanze sfavorevoli.

« Del resto, i prezzi adottati pei ponti, pegli acquedotti ecc. non dànno luogo ad alcun'altra obbiezione ».

hh) « La Commissione crede troppo elevati i prezzi per il brecciame (*blocage*) formante lo strato inferiore del piano (*empierrement*) stradale (fr. 7.50 a fr. 11.50 al metro cubo, secondo i lotti) ».

ii) « La Commissione trova possibile una certa riduzione dei prezzi proposti pei diroccamenti (*enrochements*) sul versante ticinese (fr. 12 a fr. 17.50 al metro cubo) ».

jj) « La Commissione è d'avviso che si possa ammettere una riduzione dei prezzi fissati in perizia per l'inghiaiamento (*ballastage*) delle linee di pianura (fr. 4.50 a fr. 5.50 al metro cubo) ».

Rispetto ai prezzi ed alle quantità per l'*armamento* della linea ed *installazioni metalliche*, la Commissione ha deliberato quanto segue:

kk) « Le quantità presunte pei primi bisogni, in fatto di materiali per l'armamento, devono esser diminuite, avuto riguardo al secondo binario previsto dal sig. Hellwag per una parte della linea di montagna, e di cui la Commissione crede potersi fare a meno per alcuni anni.

« La lunghezza totale prevista pei binarii delle Stazioni circa 43.40 chil. di guide laterali) raggiunge circa il 21.8 0/0 dello sviluppo totale della rete da costruirsi (198.95 chil.). Questa proporzione si può considerare come moderata.

« Circa le quantità previste per la Stazione di Lucerna, la Commissione crede la lunghezza dei binarii sufficiente pel progetto provvisorio del sig. Hellwag (comunicazione colla Stazione del Centrale, riva sinistra, per mezzo di batelli-ferrovia); ma la crede, invece, insufficiente per una Stazione centrale di raccordamento di tutte le linee che

mettono capo a Lucerna, compresa una linea di congiunzione; e quindi essa è d'avviso che, in caso di costruzione della sezione Immensee-Lucerna, bisogna adoperarsi per ottenere un raccordamento diretto dei binarii di tutte le linee che convergono in questa città.

« La Commissione giudica sufficienti, pei primi bisogni, gli acquisti previsti in fatto di materiali d'armamento; ma si potrebbero, invece, ridurre le quantità relative alle installazioni metalliche. Si calcola p. es. di munire la metà delle Stazioni di ponti a bilico, il che non pare necessario ».

ll) « Relativamente ai prezzi per l'armamento ecc., la Commissione crede dover fare le osservazioni seguenti:

« Per le linee di pianura, si possono fissare delle guide di ferro, riservandosi di acquistare delle guide d'acciaio, secondo che le condizioni del mercato, al momento della ordinazione, paressero permetterlo.

« Nelle perizie, le guide d'acciaio possono essere quotate ai prezzi correnti del giorno, p. es. fr. 230 la tonnellata, franco a Fluelen (i prezzi di gennaio portavano fr. 270, quelli di agosto fr. 250). Il prezzo per le guide di ferro (fr. 200 la tonnellata, franco a Fluelen) non pare esagerato.

« I prezzi ammessi per le installazioni delle Stazioni di acqua sono, invece, troppo elevati, e potrebbero essere ridotti, specialmente per le installazioni nei fabbricati dei serbatoj ».

Rispetto ai *fabbricati*, la Commissione ha deliberato:

mm) « Prendendo atto delle dichiarazioni dell'ing. in capo sig. Hellwag, che cioè nel progetto particolareggiato per le linee di pianura si sono ora preveduti dappertutto dei fabbricati provvisorii pel servizio dei viaggiatori, e che saranno soppresse del tutto le sale di aspetto e le tettoie, i magazzini coperti pel carbone, i marciapiedi ed i giardini per le case dei guardiani, la Commissione non ha alcuna obbiezione da fare ».

Rispetto ai *segnali*, *telegrafi*, *chiusure*, *ecc.*

nn) « La Commissione considera i segnali a *soneria* come superflui, pel momento, sulle linee di pianura. Essa trova che una cifra di fr. 4000 al chil. per le chiusure, i confini ed il telegrafo, dovrebbe bastare, come sulle altre ferrovie svizzere ». —

Passando a trattare del *materiale ruotante*, la Sotto-Commissione calcola le quantità del materiale, pel traffico presunto, in 80 locomotive, 400 *assi* di carrozze per viaggiatori e 1000 vagoni per merci, calcolata quest'ultima cifra con riguardo alla circostanza che, sulla ferrovia del Gottardo, i trasporti si faranno principalmente mediante vagoni stranieri. Se la Compagnia dovesse effettuare tutto il trasporto coi propri vagoni, gliene abbisognerebbero 1450.

Ma, supponendo che il traffico presunto per la ferrovia del Gottardo non si possa raggiungere che a poco a poco, la maggioranza della Commissione crede che, pel momento, il materiale ruotante possa essere ridotto ai 2[3 delle suddette cifre. Nel caso poi che si rinunciasse momentaneamente a costruire alcune linee della rete del Gottardo, si potrebbe ancora ridurre questo materiale in misura proporzionale.

La minoranza (sig. Wetli) è d'avviso che, nel calcolo del capitale necessario per la rete del Gottardo, non si deve tener conto d'una riduzione provvisoria del materiale ruotante. Anche il signor Stoll si pronuncia in questo senso; dicendo che non è già con questo espediente che si potrà ottenere il capitale necessario alla Compagnia.

Si risponde che in questo caso, per essere conseguenti, bisognerebbe egualmente ammettere nelle perizie le somme che saranno in seguito necessarie per la posa del secondo binario. Del resto, si può anche pensare ad un modo, certo meno vantaggioso, ma che pure venne adottato in alcuni casi, secondo il quale il materiale è dapprima assunto in locazione, e diviene poi, entro un certo numero d'anni, proprietà della Compagnia. Altre Società non sono, egualmente, solite a provvedere sin da principio ai bisogni che possono manifestarsi soltanto dopo 4 o 6 anni.

Malgrado l'opposizione dei signori Wetli e Stoll, la Commissione deliberò quanto segue:

oo) « Secondo il parere della Commissione, il traffico supposto per la ferrovia del Gottardo esige il materiale seguente:

		Quantità definitive in totale	*Pei primi anni d'esercizio* in totale	restano da acquistare
Locomotive . .	N.	80	48	34
Carrozze od assi .	»	400	240	80
Vagoni	»	1000	600	336

oltre un numero proporzionale di pezzi di ricambio e furgoni per bagagli ».

In quanto ai prezzi, la Commissione ha deliberato:

pp) « Avuto riguardo ai prezzi attuali, la Commissione è d'accordo con quelli della nuova perizia rispetto alle locomotive ed alle carrozze per viaggiatori. I prezzi dei vagoni per merci possono essere ridotti di circa 500 fr. per vagone.

« I prezzi per le installazioni di officine e quelli per gli utensili (*outillage*) pel servizio dell'esercizio non dànno luogo ad alcuna obbiezione ». —

Entrando a parlare dell'*aggiornamento della costruzione di alcune linee*, la Sotto-Commissione, pel caso che non si potesse raccogliere il capitale necessario alla costruzione della intera rete, propone eventualmente di tralasciare, in primo luogo, il tronco *Zugo-Arth*, ed in secondo luogo quello da *Lucerna ad Immensee*. Per quanto risguarda i rami del versante Sud, la maggioranza della Sotto-Commissione ammette che la linea di *Pino* debba essere eseguita prima di tutte, mentre la minoranza vorrebbe dare la preferenza alla linea del *Monte Cenere*.

Il signor Koller non potrebbe risolversi a sacrificare una parte qualunque della rete; secondo il calcolo da lui fatto, è la rete intera che offre le maggiori probabilità di reddito.

Il signor Escher ritiene per certo che, riguardo alla situazione finanziaria e politica attuale, il capitale necessario per compiere interamente l'impresa non si potrà trovare, nemmeno colla prospettiva di un buon reddito, e che si dovrà per forza ricorrere ad importanti riduzioni del primitivo programma. Non resta che vedere se tali riduzioni espongano a repentaglio il carattere fondamentale dell'impresa. Ora, secondo l'oratore, le riduzioni proposte eventualmente non avranno questo risultato.

Si discutono poscia i varii emendamenti proposti.

Per l'abbandono della linea *Lucerna-Immensee*, in luogo di *Zugo-Arth*, parlano i signori Stoll e Wetli, notando che su questa seconda linea convergerà il maggior traffico (proveniente dai Cantoni di Zurigo, Sciaffusa, Turgovia, Glarona e San Gallo, in opposizione a quelli di Lucerna, Berna e Soletta). L'abbandono di questa linea implica un

giro di 12 chil., mentre quello della linea Lucerna-Immensee implica soltanto un giro di 10 chil.

Per lo contrario, il signor Sailer fa osservare che alla linea *Lucerna-Immensee* sono direttamente interessati parecchi Cantoni e Compagnie ferroviarie, che si procurano così un raccordamento diretto colla linea del Gottardo, con cui altrimenti non potrebbero comunicare se non per l'intermezzo del tronco Lucerna-Rothkreuz, che appartiene al Nord-Est. Inoltre Lucerna, città importante, centro dell'affluenza dei *touristes* e sede della Compagnia del Gottardo, merita pure d'esser presa in considerazione.

A questa opinione aderisce anche il signor Koller; ma i signori Blotnitzky, Escher e Stoll opinano per l'abbandono della suddetta linea, la quale, se promette un buon reddito, potrebb'essere acquistata dalla Compagnia del Centrale.

Circa l'abbandono della linea *Cadenazzo-Pino*, piuttosto che quella del *Monte-Cenere*, parlano i signori Sailer e Stoll. Quest'ultima linea è la più breve per andare a Milano; ed avuto riguardo ai nuovi raccordamenti progettati, essa può venir posta pressochè sullo stesso piede di quella di Pino, per quanto riguarda il traffico con Genova. Essa avrà inoltre un traffico locale molto importante.

Il signor Hellwag dice che a sostegno della linea di Pino militano specialmente le condizioni favorevoli di esercizio e la grande importanza di Genova, cui è destinata a servire, il più direttamente possibile, per il traffico delle merci.

I signori Stoll ed Escher fanno però osservare che la Commissione non è in grado di determinare la classe delle diverse linee; e ch'essa deve, senza nulla pregiudicare, lasciare al Consiglio federale ed alla Conferenza internazionale la cura di decidere tale questione.

La maggioranza della Commissione aderisce a tale parere, e la deliberazione risulta del seguente tenore:

qq) « Se si decide di costruire successivamente i varii tronchi della rete del Gottardo, si possono designare come linee la cui costruzione può essere differita: *Zugo-Arth*, *Lucerna-Immensee*, *Bellinzona* (o Giubiasco)-*Lugano o Cadenazzo-Pino* ». —

La Commissione passò quindi a trattare dei *battelli-ferrovia*. Secondo il rapporto presentato dal signor Sailer, lo stabilimento di battelli-ferrovia sul lago dei Quattro-Cantoni basterebbe appena ai bisogni del traffico: si giungerebbe a coprire le spese d'esercizio, ma non si ricaverebbe forse l'interesse del capitale. Nondimeno, pel momento, si potrebbe in tal modo risparmiare un capitale importante, e nel tempo stesso soddisfare agl'interessi che si concentrano a Lucerna.

Sennonchè codesto espediente non potrebbe essere raccomandato che in caso di assoluta necessità; e la Sotto-Commissione sconsiglia, poi all'unanimità, lo stabilimento di un servizio di battelli-ferrovia sul lago Maggiore.

Il signor Maey vorrebbe dare alla deliberazione della Commissione una forma più positiva, dichiarando non essere nell'interesse dell'impresa del Gottardo l'adottare un servizio di battelli-ferrovia, nè sul lago Maggiore, nè su quello dei Quattro-Cantoni.

E la Commissione prese, a maggioranza, la deliberazione seguente:

rr) « La Commissione è d'avviso che non sia il caso di raccomandare lo stabilimento di un servizio di *battelli-ferrovia* da Lucerna a Fluelen o da Küssnacht a Fluelen, per sostituire la ferrovia Immensee-Fluelen, ossia Buonas-Fluelen; poichè, in tal caso, il traffico della rete del Gottardo non potrebbe svilupparsi nella stessa misura che con una linea non interrotta; inoltre la ferrovia del Gottardo non potrebbe offrire lo stesso reddito, nè presentare la stessa utilità dal punto di vista dell'economia nazionale.

« La Commissione, all'unanimità, sconsiglia poi lo stabilimento eventuale d'un servizio di *battelli-ferrovia* sul lago Maggiore. Del resto, tale servizio non riguarderebbe in prima linea la Compagnia del Gottardo ». —

Venendo infine a parlare delle *spese d'esercizio* e del *prodotto netto*, il sig. Koller si riferisce al rapporto da lui fatto inserire nel processo-verbale della Sotto-Commissione, secondo il quale i prodotti lordi sono calcolati in 52,000 fr. al chilometro, e le spese d'esercizio, compresi i versamenti al fondo di riserva, in fr. 26,000, lasciando così un prodotto netto di fr. 26,000 al chil.

Il sig. Wetli opina che la Commissione non abbia a pronunciarsi su questo punto. Se vi ha incertezza sulla cifra del capitale di costruzione, sulla somma totale del traffico, sull'epoca in cui si può sperare di raggiungere questa somma, ed infine sulle spese d'esercizio, calcolate in analogia di linee straniere probabilmente in condizioni diverse dalle nostre, a più forte ragione sussiste la incertezza sui calcoli del reddito basati a tutti codesti fattori.

I signori Sailer e Stoll fanno osservare che la Commissione, basandosi sui propri lavori, deve rispondere al quesito postole dal Consiglio federale, altrimenti essa non avrebbe adempiuto il suo mandato. Come nel 1869, all'epoca della Conferenza internazionale, così oggidì si ha di nuovo bisogno di una base determinata per precisare la situazione finanziaria; ma nessuno potrà, o vorrà esigere altro che calcoli di probabilità.

Ecco, infine, la deliberazione presa dalla Commissione:

ss) « La Commissione approva il calcolo delle spese di esercizio e del prodotto netto, esposto nel processo verbale della Sotto-Commissione ». —

E dopo ciò, il Presidente ringraziò i membri della loro cooperazione nel difficile lavoro, e dichiarò chiuse le discussioni della Commissione, esprimendo il voto ch'esse possano condurre ad un felice risultato.

E noi pure lo auguriamo di cuore, trattandosi di un'impresa così importante e di sommo interesse internazionale.

Nostre Corrispondenze

Roma, 13 febbraio.

Credete a me, ponete ancora sempre in quarantena la notizia, nuovamente divulgatasi in questi giorni, di trattative inoltrate col Governo per la costituzione d'una Società d'esercizio delle nostre ferrovie. Nulla, nulla e nulla sino ad oggi: così suonerebbero le mie informazioni, che mi sembrano pur degne di qualche fede, a giudicarle dal passato. Non è nata ancora, io credo, e creder credo il vero, o per lo meno non si è fatta viva ancora, la nuova Arianna (un ricordo mitologico non è frutto tanto fuor di stagione in carnovale) disposta ad offrire il gomitolo di filo liberatore a Teseo-Depretis, mediante cui uscire

dal labirinto dell'art. 4 del progetto di legge sulla Convenzione di Basilea. —

I negoziati ferroviarii, che, salvo il fenomeno della comparsa istantanea di qualche scoglio, arriveranno prossimamente sani e salvi in porto, camminando ora colla macchina accesa e le vele spiegate al vento di poppa, sono quelli relativi alle Strade ferrate Sarde.

La concessione alla Compagnia Reale della costruzione delle linee del 2° periodo, già ve lo dissi, è il concetto di transazione dei minacciosi litigi, saviamente e prudentemente accettato dall'on. Zanardelli, che si occupa al momento, corpo ed animo, a redigere la relativa Convenzione. —

Il Consiglio superiore, al quale venne sottoposto, come vi feci presentire nella precedente mia, il rapporto della Commissione sui progetti esaminati a Genova per la congiunzione del porto con Sampierdarena, diede speciale incarico a tre dei suoi membri, i comm. Mati, Imperatori, e Cappa, di studiarlo e riferirne. Tennero già questi ultimi tre sedute in proposito, ed oggi ne terranno una quarta; e fra breve si saranno posti d'accordo per presentare al Consiglio medesimo le risultanze del loro esame e del loro avviso.

Dacchè ci troviamo al porto di Genova, intratteniamovici un altro poco. Quell'Ufficio di porti e fari non ha trasmesso sino ad oggi al Ministero il progetto definitivo, riveduto e corretto a norma delle ultime istruzioni del Consiglio superiore, delle quali vi informai a tempo. Ma mi pervennero di fresco alcuni particolari, che non mi sembrano privi d'interesse, circa le modificazioni proposte dall'ispettore comm. Parodi, e non accettate dall'anzidetto Consiglio per le sue belle e buone ragioni. Se riandrete colla memoria, o colla lettura, l'art. 9 della Convenzione stipulata dal Ministero col defunto Duca di Galliera, vi riscontrerete tassativamente descritte le opere, alla cui esecuzione solamente si riferisce la pericolosa condizione risolutiva del contratto: vale a dire che, in caso di inadempimento da parte del Governo, lo Stato sarà tenuto a sborsare alla città di Genova le somme che fossero già state versate nelle casse erariali sul concorso dei venti milioni offerti dal Duca di Galliera. Or bene, non era dunque affatto conveniente che si conglobassero colle sovraccennate altre opere complementari, quattro delle quali erano appunto state comprese dall' ispettore signor Parodi nel di lui progetto definitivo.

Egualmente fu equa e ragionevole la risoluzione del Consiglio di modificare radicalmente qualche condizione del Capitolato d'appalto, di natura tale da rendere difficilissima, per non dire addirittura impossibile, la concorrenza di costruttori paesani all'asta degli importanti lavori. Immaginatevi che, francamente non so sopra quali criterii o per quali ragioni, si era stabilito all'Ufficio di Genova non potesse concorrere all'appalto se non chi avesse già prima eseguito opere marittime pel valore di quattro milioni di lire, ed anzi una che fosse ammontata per sè sola a tre milioni; e ciò senza contare la cauzione, che era pure eccessiva. —

Fu testè approvato il progetto del 2° tronco della strada ferrata da Milano a Saronno, lasciando in sospeso la tratta estrema verso Milano, sino a tanto che non sarà presentato il disegno del 1° tronco, in considerazione della possibile variante nel raccordamento. —

Anche l'aggiunta di nuovi binarii nello scalo merci della Stazione centrale di Torino, proposta dalla Società dell'Alta Italia, e i disegni delle Stazioni ferroviarie di Romano e Calcio sulla linea Treviglio-Rovato della Società medesima, ebbero in questi giorni la superiore approvazione.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Come abbiamo annunziato nel precedente numero, la Commissione dei Governi austro-ungarico ed italiano si è radunata a Venezia allo scopo precipuo di determinare il punto di congiunzione della linea della Pontebba al confine dei due Stati.

Possiamo oggi soggiungere che la fissazione di tal punto venne determinata nella giusta metà del ponte sul torrente Pontebba. Sono state precisate altresì tutte le modalità relative all'attuazione di tale congiunzione.

In quanto poi alla ubicazione della Stazione internazionale, i delegati si sono limitati a scambiarsi alcune idee circa la convenienza o no di stabilire una Stazione unica, ovvero una su ciascuno dei due confini. Non vennero però ad alcuna conclusione, attesochè il delegato austriaco ritenne che il suo mandato si limitasse ad un semplice studio tecnico, e che perciò la questione sollevata non fosse di sua competenza, ma dover essere subordinata alle deliberazioni dei rispettivi Governi, a cui ora spetta il decidere.

Il sig. cav. Bernardo Fenolio, già Direttore del Contenzioso finanziario in Venezia, e nominato testè Avvocato erariale in Milano, venne contemporaneamente confermato quale Commissario governativo straordinario presso il Comitato di liquidazione e temporaneo esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, funzioni ch' egli esercitava dopo la Convenzione di Basilea presso il cessato Consiglio d'amministrazione della Società medesima.

Ci scrivono da Salerno che i lavori del tronco ferroviario Romagnano-Bellamuro, appaltato all' Impresa Marotti, hanno ripreso da qualche mese una grande attività; anzi sperasi che pel prossimo marzo possa venire aperta al pubblico servizio la prima sezione da Romagnano a Balvano.

Anche la costruzione delle importanti travate metalliche di questo tronco è spinta con grandissima attività; il mese scorso fu ultimata la prima travata sul Platano, di 70 metri di luce ed in due campate; ed ora si sta varando la seconda travata, parimenti sul Platano, di ben 52 metri di luce ed in una sola campata. Sul tronco medesimo vi sono altri 7 grossi ponti metallici da eseguire, tutti appaltati all'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. A. Cottrau.

La direzione dei lavori sinora affidata al sig. cav. ing. G. Brizio, Ispettore del Genio civile, è stata in questi ultimi giorni, in seguito alla nomina dello stesso a membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici, affidata all'egregio sig. cav. Fabris, già Commissario governativo per la costruzione della ferrovia Laura-Avellino.

Ci consta che, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, vennero testè nominati *Cavalieri* dell'Ordine Mauriziano: il sig. ing. Matteo Lopisich, Capo-divisione della Manutenzione delle Ferrovie dell'Alta Italia a Firenze, ed il sig. Giovanni Magnani, Capo del Controllo spese; e che venne pure promosso ad *Ufficiale* dell'Ordine della Corona d'Italia il sig. cav. G. Ratti, Ispettore centrale delegato delle Ferrovie medesime in Milano.

Dalla statistica, gentilmente comunicataci, degli attentati contro la sicurezza dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia durante il 4° trimestre 1876, rileviamo che: nel mese di ottobre si ebbero 6 attentati, mediante sassi lanciati contro i vagoni, che produsseso la rottura di alcuni vetri e ferirono leggermente tre passeggieri; nel mese di novembre gli attentati furono 5, egualmente con sassi lanciati e vetri rotti, oltre il collocamento di due

mattoni sopra una guida, però senza conseguenze; e finalmente in dicembre furono soli 4 gli attentati, colla rottura di alcuni vetri per sassi lanciati.

Benchè senza gravi conseguenze, sono però sempre atti che non si possono abbastanza biasimare e deplorare in paesi civili come i nostri.

I signori fratelli Gondrand di Genova ci hanno diretto una lettera (facendola inserire contemporaneamente nel *Movimento*), con cui, rispondendo ad un nostro cenno negativo pubblicato nel precedente numero sopra una prima notizia diffusa in proposito dalla *Gazzetta di Genova*, persistono nell'affermare di aver preso parte ad una conferenza tenuta a Vienna nello scorso gennaio dai rappresentanti di alcune Società ferroviarie, e di avere ottenuto, *per loro iniziativa*, il transito per Genova della merce che prendeva la via di Ginevra e Marsiglia per terra.

Siamo autorizzati a dichiarare che, come accennammo nel nostro numero 6, nessun rappresentante dell'Alta Italia intervenne alla conferenza che i signori Gondrand affermano essersi tenuta col loro intervento a Vienna, allo scopo di attrarre alla via di Genova trasporti internazionali che seguono altre vie.

Del conseguimento d'un tale scopo occupavansi già da qualche tempo la Casa Rubattino e Comp. di Genova ed i suoi corrispondenti signori Otto Hailer e Comp. di Romanshorn; ed anzi, nell'ottobre e novembre ultimi, la nominata Casa di Genova inviava presso le Ferrovie dell'Alta Italia un suo rappresentante, incaricato dei preliminari sul da farsi per combattere la concorrenza della via di Marsiglia.

Essendosi per tal modo stabilito di accelerare, per quanto possibile, il trasporto delle merci che fossero spedite a vagoni completi e piombati dalla Finanza a Genova ed a Venezia per l'imbarco, l'Alta Italia prese, nella metà di dicembre ultimo, le misure all'uopo necessarie, ed ai 21 dello stesso mese comunicò alle altre Ferrovie interessate al di là di Peri, che per quanto la risguardava, senza prendere impegni di sorta, essa proponevasi di eseguire gl'indicati trasporti sulle proprie linee *in quattro giorni*, tutto compreso; e che, del resto, non concedeva nessuna riduzione sui prezzi, per essa già assai miti, delle relative tariffe.

Appunto in tal senso fu risposto una prima volta, il 29 dicembre, ad una lettera della Casa Gondrand di Genova in data del 26; e così pure si è risposto il 1° corr., e per mezzo delle Ferrovie Bavaresi, ad altra lettera consimile della stessa Casa di Romanshorn. Di più, in questa seconda volta si fece espressamente notare, a scanso di equivoci, che l'accennato proponimento dell'Alta Italia non costituiva, nè poteva costituire alcun privilegio, *perchè veniva adottato in via generale, e non esclusivamente per qualche Ditta*, e per tutti i vagoni completi, piombati dalla Finanza, provenienti dalla via di Peri e diretti a Genova e Venezia.

Dal premesso vero stato delle cose all'asserzione che i sigg. Gondrand sollecitarono ed ottennero speciali concessioni dalle Ferrovie interessate, corre non poco divario; ed è questo che, in sostanza, ci facemmo un dovere di porre in rilievo nel precedente nostro numero.

Che per lo stesso oggetto siasi poi tenuta una conferenza a Vienna, è cosa di cui non ci siamo occupati se non per porre la questione nei suoi veri termini, e per dire, come siamo autorizzati a ripeterlo, che, se pure conferenza vi è stata, nessun reppresentante dell'Alta Italia vi è intervenuto.

Dopo ciò, dichiariamo chiusa ogni polemica coi signori fratelli Gondrand; ma speriamo che il *Movimento*, dopo aver pubblicato la loro lettera di risposta al primo nostro cenno, ch'egli avrebbe dovuto pure riportare, vorrà per *imparzialità* e per convenienza giornalistica, riprodurre integralmente i presenti definitivi schiarimenti.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Leggiamo nell'*Italie* del 12:

La Commissione nominata dal Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane, e composta, come è noto, dei sigg. Kònigswarter, Tomasini e D'Amico, ha presentato al Consiglio la sua prima proposta, intesa a far cessare qualunque divergenza fra i portatori delle Azioni comuni, privilegiate o trentennarie. Il capitale di 32 milioni, proveniente dal riscatto, è reso così disponibile, e può divenire il capitale d'una Società di esercizio della rete romana.

Il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane ha deciso di sottoporre all'assemblea degli azionisti, convocata pel 19 marzo p. v., tale proposta, la quale assicura alle Azioni comuni le L. 7.50 di rendita, che sono loro dovute in seguito al riscatto, oltre ai beneficii eventuali dell'esercizio.

Stazione in Trastevere — Leggesi nel *Diritto*, del 10:

Ci è noto che si sono iniziate delle sottoscrizioni per una domanda al Governo ed al Municipio, perchè si provveda per una Stazione ferroviaria in Trastevere, promossa da un Comitato, alla cui testa sta il conte Pianciani, deputato del 5° Collegio.

Noi non possiamo a meno di far plauso a questo movimento, che corrisponde interamente alle nostre vedute. Guardando la mappa di Roma e dei dintorni, si rileva che la ferrovia proveniente da Civitavecchia, dopo essere giunta quasi vicina a Porta Portese, volge a dritta, e per un percorso di 9 chilometri giunge alla Stazione di Termini. I treni hanno sovente bisogno del soccorso di una seconda locomotiva per salire le forti pendenze; e tra la fermata al ponte in ferro ed altri perditempi, gli abitanti del Trastevere, dopo essere passati vicini alle loro case, girano intorno a Roma in ferrovia per 9 chilometri, e poi hanno da fare altri 4 o 5 chilometri per raggiungere la loro destinazione. Se, invece, i viaggiatori provenienti dalla linea di Civitavecchia, destinati pel centro di Roma e pel Trastevere, si fermassero alla Stazione progettata, staccandosi un braccio di ferrovia al chilometro 9, con un percorso di due chilometri soltanto, si troverebbero in città a S. Francesco a Ripa, con un risparmio di tempo di una o due ore, e di danaro da 50 centesimi a lire 2.50, secondochè si rendano al domicilio a piedi o in vettura.

Ma, più ancora che pei viaggiatori, il vantaggio di questo braccio di ferrovia sarebbe per le merci, che verrebbero tutte a scaricarsi nel centro commerciale di Roma.

Ora, invece, scaricandole alla Stazione di Termini così lontana dall'abitato ed eccentrica, le merci devono subire lunghi e costosissimi trasporti, e quindi incomodi, perditempo, spese, che poi vanno a carico della popolazione.

La caserma di S. Francesco in Ripa si presterebbe egregiamente come Stazione, sia per deposito merci, sia come sala dei passeggieri.

Il vantaggio di questo ramo interno sarà anche più grande quando sia costruita la ferrovia di Fiumicino.

Senza dubbio, Fiumicino, per la sua posizione, diverrà un grande emporio di merci provenienti dalle vie del mare; e le stesse merci potranno essere trasportate nel centro di Roma in poco più di mezz'ora.

Facciamo dunque plauso ai promotori di questo tronco: con una spesa relativamente insignificante, esso sarà una vera provvidenza pel commercio e per la popolazione di Roma.

— Lo stesso giornale, del 12, dice:

Il Ministro dei lavori pubblici ed il comm. Valsecchi, accompagnati dal deputato Pianciani e dal signor Semenza, si recarono questa mattina in Trastevere a visitare il posto per la nuova Stazione. Il comm. Valsecchi raccomandò il posto situato a fianco alla caserma di S. Francesco, ove stanno i così detti prati di S. Cosimato.

Ferrovia Orvieto-Talamone — Scrivono alla *Nazione* da Orvieto, 8:

Il cav. Cagnacci, che tratta le questioni ferroviarie con criterio scientifico e pratico, fu per qualche giorno tra noi.

Fautore appassionato di una ferrovia Orvieto-Talamone, l'egregio nostro Sottoprefetto presentava questo ingegnere al Sindaco, onde sviluppasse le sue idee su questa linea, ben conosciuta dalla Provincia di Grosseto e votata dalla Camera di commercio ed arti di Siena.

Il Cagnacci mostrò un progetto sommario, con sufficienti dati altimetrici e planimetrici e risultati di calcolo relativi. Prima di tutto, ne fece conoscere l'importanza strategica, n quanto che, con questa linea, si verrebbe a formare una rasversale fra Ancona e Talamone, riunendo dal punto il più favorevole la linea Falconara-Foligno con Todi, Baschi, Orvieto, Pitigliano, Talamone, mettendo in comunicazione i due mari, con due porti difesi, Ancona ed il golfo di Santo Stefano e Talamone. Espresse il voto di una linea interna longitudinale, che dalle Romagne, valicando gli Appennini, giungesse a Baschi, per la quale poter garantire qualunque movimento militare lungo l'interno dell'Italia, dalla Lombardia al golfo di Taranto.

Riguardo la linea Orvieto-Talamone per la parte commerciale, il ridetto ingegnere fece conoscere che, accostandosi questa ferrovia alle falde dell'Amiata, mette in comunicazione tutti i paesi del versante meridionale di questa importante montagna, con le valli di Paglia, della Fiora e dell'Albegna. Fece voti affinchè una ferrovia a sezione ridotta, Roma-Vetralla-Viterbo-Toscanella-Pitigliano, allacciasse i commerci del vasto territorio che si estende da Roma al Monte Amiata, escludendo qualunque tratto di ferrovia da Viterbo ad Orte e Viterbo-Civitavecchia, come linee di poco compenso o infruttuose.

Il Cagnacci mostrò le difficoltà tecniche che si riscontrano fra Orvieto e Aquapendente, nella valle della Fiora e dell'Albegna, ma che tutte verranno sormontate col sussidio di più accurati studii locali.

Il ridetto ingegnere, che intende presentare la ferrovia Orvieto-Talamone nell'interesse della difesa dello Stato, esclude qualunque riduzione del sistema ordinario ferroviario; e compirebbe questa linea trasversale con i lavori di moli e difese nel golfo di Santo Stefano e Talamone, già da esso da molto tempo proposti.

Tutte queste idee sono state accolte favorevolmente, e si spera che il Consiglio comunale emetterà un voto di adesione per la proposta linea, come hanno fatto i varii Comuni della provincia di Grosseto.

Ferrovia Pontebbana. — Scrivono da Klagenfurt, in data 5 corr., alla *N. F. Presse*:

Abbiamo un nuovo rapporto circa lo stato della Pontebbana, fatto a questa Camera di commercio dal suo consigliere sig. Antonio Moritsch. I lavori del tronco di congiunzione Tarvis-Pontafel potranno, a parere d'eminenti ingegneri, essere aperti al concorso già nel corso del marzo o tutto al più dell'aprile; le costruzioni poi potrebbero aver principio la state prossima. Non si è proceduto ancora alla bisogna delle espropriazioni sulla linea sopraccitata.

Nelle singole divisioni della sezione Potefella-Chiusaforte, l'opera ferve con molta alacrità, e già la porzione Pontefella-Resiutta vede avvicinarsi a gran passi il giorno dell'intero suo compimento; giacchè, tanto il corpo stradale, quanto gli edifizii sono già completi e pronti, e restano soltanto da terminare gli armamenti. Non è infondata la speranza che questa linea possa venir aperta alla circolazione nel mese vegnente. All'opposto, scarsi e lenti sono i progressi del braccio Resiutta-Chiusaforte (8 chilometri); ma presentemente gli sforzi più attivi ed ardenti si concentrano intorno a 5 tunnels, che ivi si hanno da aprire. Animatissimo è il lavoro laddove si costruisce sulla Fella il ponte di Cervaria: il basso livello delle acque non poteva venire in momento più opportuno onde agevolare l'impianto delle pile.

Sappiamo già che, dallo scorso dicembre, il tronco da Ospedaletto fino a Pontefella è in pieno e regolare esercizio. Superati sembrano i più gravi intoppi del tronco, arduo assai, Gemona-Ospedaletto-Pontefella, con le sue rilevanti arginature per tutta la lunghezza, coi molti suoi oggetti, passaggi, doccie, gole, e col viadotto lungo 7000 metri sul famoso cono di sfasciumi dei Rivoli Bianchi. Parimenti l'energia, colla quale vengono spinti i lavori sul tronco Pontefella Chiusaforte, permette d'inferire con tutta certezza che l'intera ferrovia di Pontebba italiana potrà essere data alla circolazione al più tardi verso la fine del 1878.

La nostra i. r. Direzione delle ferrovie prenderà certo le sue misure su questo calcolo probabile, a costo di un sacrifizio e di uno sforzo eccezionale, essendosi proposta di ultimare alla medesima epoca la sua linea di congiunzione Tarvis-Pontafel.

Ferrovia Milano-Erba. — Il Comitato promotore della ferrovia Milano-Erba ha rivolto un nuovo appello ai Comuni che non hanno ancora votato alcun sussidio per quella ferrovia, mostrando che sarebbe un fatto deplorevole se, mancando solo la somma di L. 70 mila circa a raggiungere il cepitale richiesto dal concessionario, non si potesse eseguire quella importante ferrovia. Allo stesso scopo il Comitato aperse una nuova sottoscrizione presso i privati, industriali e possidenti, che certo non mancheranno di concorrervi; ed in questo lavoro chiamò i nuovi compagni i signori Benedetto Testa, Gaetano Maderna e Domenico Piotti.

Ippoferrovia Milano-Saronno — La Commissione edilizia di Milano ha approvato il progetto presentato al Municipio dalla Società belga, costruttrice della ferrovia a cavalli Milano-Saronno, per la erezione di un edificio ad uso di Stazione nel sobborgo di Porta Sempione.

Ferrovia Palazzolo-Chiari — Leggiamo nel *Sole* del 9:

In uno degli scorsi giorni, fu tenuta a Sarnico, in seguito ad invito di quel Sindaco, un'adunanza per trattare circa alla costruzione di un tronco ferroviario fra Palazzolo sull'Oglio e Chiari. Intervennero all'adunanza le rappresentanze dei Municipii di Chiari, di Lovere, di Paratico, di Sarnico, di Pisogne, di Castro e di Vezza d'Oglio, ed alcuni privati.

Si discusse sull'opportunità della divisata ferrovia, per la quale i rappresentanti di Chiari presentarono anche apposito progetto; ma, non essendosi potuto ottenere quello accordo completo ch'era desiderabile, gl'intervenuti nominarono una Commissione per lo studio del progetto medesimo. Noi informeremo i lettori del risultato di questo studio; l'importanza del quale, per una rispettabilissima parte della provincia di Brescia, non ha bisogno di essere dimostrata.

Ferrovia Brescia-Iseo — Leggesi nella *Sentinella Bresciana*:

Collo spirato gennaio, il personale per gli studii di questa ferrovia fu licenziato; gli ufficii, siti nel palazzo Calini, furono chiusi, e le chiavi consegnate nelle mani del signor ing. Mantegazza, che, per ragioni d'affitto, continua ad abitare in uno degli appartamenti del detto palazzo.

Ippoferrovia a Genova — Nella seduta del 27 gennaio p. p., il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenne potersi accogliere il progetto di una ferrovia a cavalli da Genova a Sampierdarena, sotto l'osservanza però delle condizioni volute dal Ministero delle finanze e delle altre Autorità interessate.

Ferrovia di Superga — Nel pranzo annuale, datosi il 6 corrente dalla Società degl'ingegneri e degl'industriali di Torino, presieduta dal prof. Curioni, il socio prof. Foscolo, tra gli augurii alle cose di *più palpitante attualità*, parlò della ferrovia di Superga. Egli disse che l'idea dell'ingegnere Agudio di andare con ferrovia a Superga, è per lui la più simpatica, per i ricordi storici di quel colle, per le venerate spoglie a cui dà ricetto il tempio, per l'amenità del sito e la bellezza artistica del monumento. Fa voti che l'Agudio riesca, a maggior gloria del nome italiano, nel buon esito di così bella impresa; tanto più che, volendo indirizzare a Superga i nostri forestieri, e loro inspirare la mente colle auguste memorie di magnanimi eroi, sarà sempre meglio di poterlo fare *per la linea retta*.

Queste parole furono accolte da vivissimi applausi.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Scrivono da Aosta, 8, alla *Gazzetta Piemontese*:

Una Commissione presa nel seno del Comitato promotore della ferrovia Ivrea-Aosta, e composta dal Sotto-Prefetto presidente, dell'assessore anziano ff. di Sindaco d'Aosta, e di una terza persona, ha ricevuto l'alto incarico di recarsi nella Capitale e di unirsi coi due deputati dei due Collegi del circondario, on. cav. Frescot e marchese Di Brichanteau, ambi partigiani dell'attuale maggioranza parlamentare, per presentarsi ai Ministri, dimostrar loro l'esito felicissimo delle pratiche fatte, ed ottenere l'assicurazione che la questione della ferrovia Ivrea-Aosta sarà presentata in una delle prossime sedute della Camera, allo scopo di ottenere lo stanziamento dei 2 o 3 milioni ancora mancanti per dar principio all'opera.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Un telegramma da Berna, 6, alla *Gazzetta Ticinese* annunciava che fra il sig. Favre e la Direzione della Società del Gottardo è avvenuto un accordo, mediante il quale l'assuntore del tunnel si obbliga a sospendere il processo iniziato davanti al Tribunale federale fino al 31 ottobre. In compenso, gli vennero accordate delle facilitazioni circa la rifusione delle spese d'impianto, e la restituzione di 1 1[2 milione del suo deposito.

— Un altro telegramma da Berna, 9, recava che il Consiglio federale ed il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo hanno approvato la Convenzione addizionale conchiusa dalla Direzione coll'assuntore del gran tunnel del Gottardo.

— Ecco ora quali sarebbero, secondo la *Nuova Gazzetta di Zurigo*, le clausole di questo accordo:

1° Apprezzando la circostanza che il signor Favre ha provveduto le macchine, provvisioni e dipendenze per la costruzione del tunnel, per un costo oltrepassante la somma complessiva di 4 milioni, prevista nella Convenzione concernente le installazioni, del 6 giugno 1874, la Società del Gottardo restituisce al signor Favre una somma di 1 milione e mezzo di franchi, sulla cauzione di 8 milioni da lui depositata in titoli di valore.

2° Il quarto lemma dell'art. 5 della Convenzione principale riceve la seguente redazione variata: « La Società è autorizzata, nell' ultimo anno e mezzo del preriodo fissato a ritenere dalla somma spettante al signor Luigi Favre quel tanto che sia necessario per compensare dell'arretrato della somma di deposito per le macchine ecc., mentre si passerà al signor Favre per le quote ritenute della somma a lui spettante un interesse del 5 0[0. Però la Società non farà uso di simile autorizzazione, se il sig. Favre avrà eseguito in tutto il loro tenore le disposizioni delle Convenzioni conchiuse dalla Società del Gottardo con lui. Eventuali contrasti sulla quistione, se le condizioni abbiano a considerarsi come adempiute, saranno definiti dal Consiglio federale svizzero ».

3° Le due parti contraenti, fatta riserva della rispettiva loro odierna posizione di diritto, dovranno immediatamente richiedere al Tribunale federale che abbia a sospendere, fino al 31 ottobre del corrente anno, tutti i singoli ulteriori passi giuridici nella causa intentata dal sig. Favre alla Società della ferrovia del Gottardo, per l'eventuale cassazione della Convenzione, per sicurezza.

4° Tutte le disposizioni contenute nelle Convenzioni fra la Società del Gottardo ed il sig. Favre, le quali non sono modificate dalla presente Convenzione addizionale, restano nel loro pieno vigore.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu di m. 15.10 dal lato di Göschenen, e di m. 20.60 dal lato di Airolo; in totale m. 35.70, ed in media giornaliera m. 5.10.

Il lavoro fu interrotto per un franamento e per rottura di un condotto.

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Ticinese* ha per telegrafo da Berna, 10:

Il Gran Consiglio bernese, con 161 voti contro 57, ha ratificato la compera della ferrovia Berna-Lucerna.

Un proclama dello stesso Gran Consiglio al popolo raccomanderà l'approvazione di questa compera. La votazione popolare è fissata pel giorno 11 marzo.

Ferrovie francesi. — La Commissione della Camera dei deputati pel regime delle ferrovie si è riunita mercoledì scorso al Ministero dei lavori pubblici per udire il ministro Christophle sulla Convenzione conchiusa colla Compagnia del Nord.

La Commissione si è poi aggiornata ad oggi; ed in questa seduta il sig. Richard Waddington doveva dar lettura del suo rapporto sulla Convenzione colla Compagnia d'Orléans. Questo rapporto sarà probabilmente presentato domani alla Camera.

La Camera dei deputati ha, nella scorsa settimana, approvato d'urgenza il progetto presentato dal Governo per la dichiarazione d'utilità pubblica e concessione alla Compagnia di Dombes e del Sud-Est d'una ferrovia dall'Ecluse a Bellegarde.

— La Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo ha aperto all'esercizio col 1° corr. la sezione da Cavaillon ad Apt (Vaucluse).

— Si annuncia che la Compagnia del Nord aprirà tra breve al pubblico la sezione della linea da Epinay a Luzarches, compresa tra Epinay e Monsoult ad Amiens, ch'è lunga 39 chil.

Con tale apertura, la nuova linea da Parigi ad Amiens per Epinay, Monsoult, Beaumont, Meru e Beauvais, sarà aperta al traffico per tutto il suo percorso.

Ferrovie nella China. — Scrivono da Tientsin che alcuni negozianti chinesi cominciano a manifestare un vivo interesse per i lavori delle miniere di ferro e di carbone; e ciò va riguardato come un gran passo verso il progresso, perchè chi si dedica a tali industrie deve desiderare, nel proprio interesse, di avere delle strade ferrate, e così andrà formandosi nella China un forte partito per promuovere la costruzione di ferrovie e per favorire conseguentemente il commercio e l'industria. Intanto la breve ferrovia di Woosung fu nuovamente cagione di disordini; essa venne assalita e danneggiata dalla plebe, non già per avversione contro le strade ferrate, ma per gelosia degli abitanti di un distretto, che non volevano permettere a quelli di un altro di prender parte ai relativi lavori.

Notizie Diverse

Opere idrauliche. — La *Gazz. Uff.* del 5 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 27 dicembre scorso, con cui è approvato il riparto per *concorsi* e *sussidii*, designati nei due prospetti annessi al decreto, per opere idrauliche di 3ª e 4ª categoria, sui fondi disponibili ai capitoli 13 e 13 *bis* del bilancio pel 1876 del Ministero dei lavori pubblici.

I *concorsi* sono 4 (nelle provincie di Genova, Novara, Sondrio e Venezia) per l'ammontare complessivo di lire 30,000; ed i *sussidii* sono 10 (nelle provincie di Alessandria, Catanzaro, Chieti, Ferrara, Grosseto, Messina, Pisa, Sondrio, Venezia, Vicenza) per l'ammontare complessivo di L. 100,000.

Concessioni d'acqua. — Il *Bersagliere*, del 7, dice che in questi giorni sono state ultimate le pratiche per la concessione alla Provincia di Caserta di una derivazione d'acqua del Volturno, di 12 metri cubi al minuto secondo. Essa dovrebbe servire all'irrigazione di 178,000 ettari di quei fertili terreni, all'alimentazione di vasti maceratoj, ed al movimento delle macchine di parecchi opifizii.

Le opere relative sono molte ed importanti: i canali conduttori e derivatori misurano insieme una lunghezza di 94 chilometri.

Canale del Ledra. — Leggiamo nel *Giornale d'Udine* del 10:

L'ing. Locatelli, assieme ad altro ingegnere del Genio ci-

vile, hanno fatto nei giorni scorsi una visita lungo la linea che dovrà essere percorsa dal nuovo Canale, onde sentire sopra luogo le obbiezioni di quelli che avevano sporto reclamo contro l'opera stessa. I dubbi di alcuni furono facilmente dissipati, e con altri fu stabilito il modo di ovviare ai danni che loro potrebbero derivare; per cui non v'ha dubbio che fra breve il Ministero dei lavori pubblici darà la sua approvazione al nuovo progetto.

Servizii marittimi. — Nella seduta dell'8 corr., la Camera dei deputati approvò la Convenzione con la Società Florio per la continuazione del servizio marittimo della *Trinacria*. Alla breve discussione presero parte l'on. Plebano, combattendo il progetto; e gli on. Minghetti, Plutino, Damiani (relatore) ed il ministro Zanardelli, sostenendo quella Convenzione come vantaggiosa allo Stato ed agli interessi dei creditori della fallita Società.

Allo scrutinio segreto si ebbero 183 voti fav. e 19 cont.

Ponte caricatore a Pietrasanta. — Sulla solenne inaugurazione di questo ponte, di cui altre volte parlammo, scrivono da Pietrasanta alla *Nazione:*

Domenica (4 corr.) fu giorno di gioia per l'industria ed il commercio versiliesi. Il convoglio, che giunge in Pietrasanta alle 12 e 46 m., recava una carrozza-salone, in cui era il comm. Lipari, prefetto della provincia di Lucca, quale rappresentante il ministro Zanardelli, con l'avv. Duranti, il sig. Passigli, l'ing. del Genio, i rappresentanti di diversi Istituti di credito di Firenze e di Lucca, per inaugurare il Ponte caricatore al Forte dei Marmi. Alla Stazione di Pietrasanta il Prefetto fu ricevuto da una rappresentanza di cittadini, dalle Autorità giudiziarie e dalle Società dei reduci e di mutuo soccorso. Alla Stazione di Querceta era ad attenderlo la Società di mutuo soccorso di Ripa e la banda di Vallecchia. Saliti i convitati in 14 vetture, si avviarono alla Marina, e in meno di una mezz'ora scesero, e si trovarono sopra il bello ed elegante ponte, che per 500 metri si spinge in mare, costrutto sotto la direzione del sig. Giovanni Costantini.

Compiuta la cerimonia della benedizione dal parroco del villaggio, gli sguardi di tutti si volgevano ora all'osservazione delle solide ed eleganti forme del ponte, ora all'anfiteatro che si parava loro davanti, volgendo le spalle al mare, di tutti i monti apuani, che dal castello della Verruca nel Pisano vanno fino alla Palmaria del golfo di Spezia. Era dappertutto un indicare o questo o quel monte, famoso nella storia dell'arte, ove scavò Michelangiolo; oppure un ricordare le Panie, citate da Dante e da Boccaccio, che sorgevano maestose sopra le cave marmifere dell'Altissimo e dei territorii di Serravezza e di Pietrasanta. Di fianco alla testa del ponte, la Società costruttrice ha innalzato una palazzina, nel cui piano terreno era preparata la tavola con 36 posti per il pranzo. Nel giardino attiguo, le tre bande di Pietrasanta, Serravezza e Vallecchia alternavano i loro concenti. Alle 2 e mezzo, i convitati si assisero a tavola.

Allo *champagne* furono fatti alcuni brindisi al Prefetto, alla Società del Ponte, alle industrie versiliesi ed al costruttore Costantini. Il Prefetto prese quindi la parola, e disse delle industrie italiane, che peranco non fanno figurare la Nazione ricca, perchè sono latenti o non comparse; ma conoscere da lunga pezza, e specialmente nei tanti monumenti di Roma (fra i quali piacquegli segnalare la Colonna Traiana), quanto antica fosse e quanto ricca la industria dei marmi apuani; averla a cuore e fare ogni possibile sforzo, per parte sua, per l'incremento della medesima. Propinò alla Società costruttrice del Ponte caricatore, e le sue parole furono coperte da unanimi applausi.

Dopo altri brindisi e discorsi, il Prefetto e tutti i convitati si sparsero sul vasto piazzale, per ammirarvi l'emporio dei marmi segati. Alle 5 e mezzo ripartivano nelle 14 vetture, e si recarono alla Stazione di Querceta, fra le acclamazioni degli abitanti della nostra marina.

Fra pochi giorni, il Ponte caricatore funzionerà, a grande benefizio del commercio locale, che momentaneamente risente una crisi già troppo lunga, della quale speriamo essere oramai giunti al fine.

Ponte sulla Dora. — Scrivono da Susa alla *Gazzetta del Popolo* di Torino:

Domenica (4 corr.) fu per Susa giorno memorabile; la cittadinanza offriva agli ufficiali del 3° battaglione alpino un pranzo d'onore, inaugurando nel tempo stesso il nuovo ponte sulla Dora, stato costrutto in 20 giorni dai zappatori del battaglione.

La sala dell'*Albergo di Francia* non raccolse certo mai un sì considerevole numero di convitati: eravamo circa un cento a tavola. Alle frutta si alzò pel primo il Sindaco, avv. Genin, propinando agli ufficiali del 3° battaglione alpino, benemeriti della città. Rispose il cav. maggiore Ramonda, comandante il battaglione, uno tra i più distinti ufficiali dell'esercito, ringraziando del cordiale invito e bevendo alla cittadinanza di Susa.

Dopo altri brindisi, si terminava con uno, proposto dal sig. Audifredi, al luogotennete Giacchetti, che con rara maestria aveva diretta la costruzione del ponte.

Galleria V. E. in Milano. — I giornali milanesi dicono che i lavori per l'arco della Galleria V. E. procedono bene. Coll'ultimo di quest'anno, tutto sarà finito. A conti fatti, esso rappresenterà 500 mila giornate d'operaj, ed avrà ingoiato più che 1200 metri cubi di massi di marmo.

L'arco avrà l'altezza di 50 metri, comprese le statue, e 12 di larghezza; e sulla porta avrà scolpite le parole: *A Vittorio Emanuele II — I Milanesi.*

Scuola per gl'ingegneri a Bologna — La *Gazz. Uff.* dell'8 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 14 gennaio p p.:

Veduto il nostro Decreto in data 26 ottobre 1875, n. 2746, col quale, soppresso nella R. Università di Bologna il corso pratico per gli ingegneri allora esistente, venne nella medesima istituito il 1° anno di Scuola d'applicazione per gli ingegneri ed architetti;

Veduto il nostro decreto in data d'oggi, col quale venne approvato lo statuto del Consorzio universitario di Bologna;

Veduto che il Consorzio si obbliga a fornire, nei limiti indicati nello statuto, i mezzi coi quali provvedere alle spese straordinarie di adattamento e corredo della Scuola completa di applicazione, e di mantenimento del 2° e 3° anno della Scuola medesima;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per la pubblica istruzione,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. È istituita nella R. Università di Bologna, e annessa alla Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali, la Scuola completa di applicazione per gl'ingegneri, alla quale è applicato il Regolamento comune alle Scuole d'applicazione approvato col nostro Decreto 8 ottobre 1875, n. 3434.

Art. 2. Un Direttore, nominato per Decreto Reale su proposta del Ministro di pubblica istruzione, sta a capo della Scuola, la quale è governata da un Consiglio direttivo, composto di esso Direttore, che n'è il presidente, di due membri eletti annualmente dal Collegio dei professori ordinarii della Scuola medesima e della Facoltà di scienze matematiche, fisiche e naturali, e di altri due membri nominati dal Consorzio universitario.

Art. 3. Dal Consiglio direttivo sarà compilato e sottoposto all'approvazione del Ministro il Regolamento interno della Scuola.

L'organico del personale scientifico, amministrativo ed inserviente sarà approvato per Decreto Reale.

Concorsi — È aperto un concorso al posto di professore straordinario di geometria pratica nella R. Scuola di appplicazione per gli ingegneri in Torino.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 23 marzo p. v.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

— È pure aperto il concorso al posto di professore ordinario di meccanica razionale nella R. Università di Roma.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 2 aprile p. v., corredate come sopra.

Onorificenze — La *Gazz. Uff.* del 12 corrente annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti del 31 dicembre scorso, ha fatto le seguenti nomine nell'Ordine della Corona d'Italia:

Ad *Uffiziale*: Marsi cav. Pietro, ispettore amministrativo per le ferrovie.

A *Cavaliere*: Fossati cav. Felice, ingegnere, sottocommissario tecnico per le ferrovie;

Sorba cav. Giovanni, ingegnere, id. id.;

Morando De Rizzoni nob. conte Alessandro, sottocommissario amministrativo per le ferrovie;

Maironi Luca, ingegnere, sottocommissario tecnico per le ferrovie;

Zocchi Ernesto, id., id. id.;

Buffa Pasquale, id., id. id.;

Pizzini Giovanni, id., id. id.;

Livraghi Enrico, ingegnere, sottocommissario amministrativo per le ferrovie;

Niccolari Vincenzo, ingegnere, capo-sezione nelle ferrovie Calabro-Sicule;

Caroggio ing. Carlo, sottodirettore nel personale delle ferrovie Calabro-Sicule, incaricato del servizio della direzione di Cosenza;

Cortelletti ing. Antonio, ingegnere di sezione nel personale delle ferrovie Calabro-Sicule;

Tolomei ing. Ugo, id. id.;

Borsarelli ing. Francesco, id. id.;

Balducci ing. Carlo, id. della ferrovia Ligure.

Luce elettrica a Milano. — Il *Sole* del 13 dice che l'assessore Sanseverino-Vimercati ha fatto sollecitare i lavori per la prova della luce elettrica; e gli ingegneri Emanueli, Soli ed Allegri stanno disponendo in piazza del Duomo le occorrenti impalcature per l'illuminazione di venerdì grasso.

L'altra notte fu fatto un esperimento sui bastioni di Porta Ticinese, e riescì benissimo.

Miniere di zolfo in Sicilia. — Il *Bersagliere* del 6, scrive:

Un telegramma da Palermo ci annuncia che è stato sottoscritto un compromesso con una Società inglese, per la vendita delle miniére di zolfo del barone Genuardi.

Diamo con piacere questa notizia, perchè essa ha un carattere d'interesse generale per la Sicilia.

L'azione di una potente Società potrebbe concorrere a scuotere l'atonia in cui è caduta l'industria mineraria della Sicilia, e migliorarne sensibilmente i sistemi.

Non vi ha dubbio che sarebbe a preferirsi che ciò si facesse con capitali nazionali; ma noi non siamo in grado di respingere l'aiuto di capitali stranieri, ed anzi dobbiamo essere contenti quando essi concorrono a secondare le nostre industrie, languenti per mancanza di capitali.

Esposizione di Parigi del 1878 — Il Ministero di agricoltura, industria e commercio ha pubblicato il seguente avviso:

Alcuni produttori, che intendono concorrere all'Esposizione di Parigi del 1878, si sono rivolti alla Direzione generale francese, tanto per ottenere l'ammissione dei loro prodotti, quanto per aver notizie e schiarimenti.

A termini del Regolamento, la Direzione generale francese della Esposizione non può corrispondere cogli espositori stranieri, i quali debbono presentare le loro domande d'ammissione ai rispettivi Governi ed ottenere da questi le notizie che loro occorressero.

Appena sanzionata la legge per la spesa del concorso dell'Italia all'Esposizione suddetta, questo Ministero porterà a conoscenza del pubblico le norme ed i modi di ammissione al concorso.

Esposizione di Filadelfia. — La nave *Addie E. Sleeper*, della portata di 1100 tonnellate, e sul cui bordo furono imbarcate le opere d'arte e merci italiane invendute all'Esposizione internazionale, salperà fra pochi giorni da Filadelfia per Livorno, d'onde saranno ritornate ai diversi esponenti. La nave non potè partire prima d'ora a causa dei ghiacci, ed anche perchè il sig. cav. Carlo Sestini, onde alleviare le spese del trasporto, credette bene completarne il carico con merci americane, ch'egli esporta per l'Italia.

Ritornano in Italia dall'Esposizione 886 casse, le quali misurano circa 560 tonnellate.

Ogni cura ed attenzione fu prodigata dagli incaricati della spedizione, perchè non avvenisse disgrazia o rottura; ed infatti non risulta alcun guasto, e tutte le casse furono messe a bordo in buon ordine.

Fra giorni si pubblicherà la lista ufficiale degli Italiani premiati, che il sig. cav. Sestini sta correggendo presso il Direttore generale Goshorn ed il segretario colonnello Asch.

Uffici telegrafici. — Il 1° febbraio corr. in Cassano d'Adda (provincia di Milano), il 2 in Minori (provincia di Salerno), ed il 5 in Castiglione d'Intelvi (provincia di Como), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi sottomarini. — Essendo ristabilito il cavo sottomarino fra Bahia e Rio Janeiro (Brasile), i telegrammi per Rio Janeiro ed oltre riprendono il loro istradamento normale.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Aspettando sempre che le trattative per l'esercizio delle strade ferrate, che si dicono bene avviate, vengano a dar loro un po' più di fiato, i valori ferroviarii si tennero, anche nella scorsa settimana, in una immobilità assoluta. Le Azioni della Società delle Meridionali non riescirono a togliersi dalle pastoie di 332 circa; e sole le Obbligazioni relative procedettero con fermezza, trovando denaro contante a 231.75 e 232.75. I Boni invariati sul 552.50.

Le Sarde ebbero a principio una piccola reazione, che fece discendere da 229 a 228 quelle della serie A, con ripresa a 228.50; le altre della serie B, da 226 scesero a 225, e chiusero a 225.50. — Le Pontebbane ebbero denaro a 367. — Le Vittorio Emanuele si negoziarono a 252 a Torino, ed a 249 a Firenze.

Nella Borsa di Parigi, le Lombarde, più animate del solito, si trattarono a 161, poi a 166; le Obbligazioni relative oscillarono tra il 234 al 231, e chiusero a 233. — Le Vittorio Emanuele ebbero lo stesso prezzo delle Obbligazioni Lombarde. — Le Azioni delle Ferrovie Romane, alla stessa Borsa, s'aggirarono sul 77 al 76; le Obbligazioni sul 239.

CONVOCAZIONI

Società Miniere Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Genova (piazza Vigne, 4), per udire la relazione del Consiglio, por la presentazione del rendiconto a tutto giugno 1876, e per la nomina dei revisori dei conti e dei consiglieri scadenti d'ufficio.

Società italiana per lo stigliamento meccanico e per la lavorazione della canapa e del lino — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 27 corrente in Montagnana, per l'approvazione del bilancio 1876, per la nomina di consiglieri e revisori dei conti, e per modificazioni allo statuto sociale.

Banca Bergamasca di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 marzo p. v. in Bergamo (sede sociale, via Prato, 21), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del rendiconto sociale 1876 e relativo dividendo, e per la nomina di sei amministratori e tre censori.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 6ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 5 *all'*11 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	(*) 3441	3344	97	»
»	3427	»	»	»
Viaggiatori	608,017.25	577,821.75	30,195.50	»
Merci a grande velocità . .	175,480.70	161,743.80	13,736.90	»
Merci a piccola velocità . .	799,060.15	736,555.85	62,504.30	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,582,558.10	1,476,121.40	106,436.70	»
Navigazione sui laghi . . .	13,936.95	9,612.70	4,324.25	»
Totale della settimana. . .	1,596,495.05	1,485,734.10	110,760.95	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio all'*11 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	3,441,518.40	3,289,816.70	151,701.70	»
Merci a grande velocità . .	1,134,859.95	1,015,378.50	119,481.45	»
Merci a piccola velocità . .	4,478,484.28	4,227,622.05	250,862.23	»
Totale dei prodotti ferroviari	9,054,862.63	8,532,817.25	522,045.38	»
Navigazione sui laghi . . .	70,072.04	57,276.15	12,795.89	»
Totali	9,124,934.67	8,590,093.40	534,841.27	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 6ª settimana	459.91	441.42	+ 18.49	+ 4.19
Prodotti totali	2642.21	2551.68	+ 90.53	+ 3.55

Strade Ferrate Meridionali

3ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	472,238.26	326,58
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	285,049.05	197.13
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 187,189.21	+ 129.45
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	1,157,188.09	800.27
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	882,042.71	609.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 275,145.38	+ 190.28

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	144,634.33	133.67
Settimana corrisp. nel 1876.	937.—	91,442.08	97.59
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+145 —	+ 53,192.25	+ 36.08
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	388,161.16	358.74
Introiti corrisp. nel 1876 .	929.71	293,562.72	315.76
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+152 29	+ 94,598.44	+ 42.98

Strade Ferrate Romane

51ª Settimana. — *Dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	623,760.73	19,759.53
Settimana corrisp. del 1875.	1,646	582,391.37	18,449.18 (a)
Differenza (in più . . .	—	41,369.36	1,310.35
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 x.bre 1876 .	—	26,213,802.94	16,281.65
Periodo corr. 1875	—	25,303,359.64	15,969.35
Aumento	—	910,443.30	312.30
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 23 dicembre 1876 chilometri in esercizio . . . N.1646
» 1 » al 14 novembre 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N.1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 dicembre 1876.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	8,205	9,055.18
Bagagli	218	139.16
Merci a grande velocità	1,547	845.93
Merci a piccola velocità	1,430	8,586.23
Introiti diversi	»	80.70
Totale L.	11,400	18,707.20

Avvisi d'Asta

Il 21 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della biennale escavazione dei canali secondarii della Laguna di Venezia, per la presunta annua somma di L. 70,000. Manutenzione dalla consegna al 31 dicembre 1878. Deposito d'asta L. 7000; cauzione definitiva L. 14,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra il quadrivio di Monteverde ed il ponte sul Fortore, della lunghezza di m. 49,696 per l'annuo canone di L. 13,181. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1880. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Il 23 detto mese, presso la Prefettura di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione del tronco rettificato del fiume Sarno a valle di Scafati, e di tronchi accessorii, a diminuzione dell'annua somma di L. 13,097.31, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio di Cerveteri (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del palazzo di residenza municipale, ed altre opere accessorie, pel presunto importo di L. 47,167.38. Deposito L. 4716.73 in moneta o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una nuova coronella a sinistra di Po in Comune di Sustinente, a diminuzione dell'importo di L. 51,059.68, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Savona a Ceva, compreso tra il ponte dello Sbarro presso Savona ed il torrente Belbo, della lunghezza di m. 34,195, per la presunta annua somma di L. 28,890. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 950 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per il definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di due botti in muratura, destinate a far passare i fossi Molla e Collettore degli Acquisti sotto la sfociatura di Poggio Forte, a diminuzione dell'importo di L. 91,792.80, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse degl'incanti primitivi.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Azioni privilegiate della linea CAVALLERMAGGIORE-BRA e di Obbligazioni della linea CAVALLERMAGGIORE-ALESSANDRIA, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Torino il giorno 29 gennaio 1877.

3ª Estrazione per l'ammortamento delle 3000 Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra.

Elenco delle 20 Azioni estratte.

749	1384	1905	2481	2690
820	1388	2025	2544	2703
1230	1789	2117	2561	2787
1267	1805	2258	2659	2891

11ª Estrazione per l'ammortamento delle 24,000 Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria.

Elenco delle 73 Obbligazioni estratte.

139	2793	6386	8712	11607	14457	18075	21562
203	2873	6593	9040	11835	15089	18342	21588
209	4189	7053	9094	11865	15176	19194	12197
321	4373	7075	9257	12553	15270	19661	
386	5033	7368	10102	13023	16581	20077	
477	5195	7586	10204	13309	16720	20576	
699	5275	7605	10257	13317	17052	20593	
912	5417	8227	10837	13789	17417	20751	
2127	6030	8323	11266	14402	17510	20915	
2687	6307	8585	11565	14429	17838	21168	

Il rimborso delle Azioni e delle Obbligazioni estratte avrà luogo in ragione di lire 500 cadauna, in valuta legale, a cominciare dal 1° luglio 1877, e mediante ritiro del titolo originale munito di tutti gli stacchi non iscaduti, presso la Banca di Torino in Torino, (via Santa Teresa, N. 2).

La decorrenza dell'annualità sulle Azioni estratte cessa dal giorno 1° gennaio 1877.

Le Obbligazioni estratte cessano dal fruttare interessi colla data nominale del rimborso (1° luglio 1877).

Elenco delle Azioni privilegiate della linea Cavallermaggiore-Bra
estratte e non ancora presentate pel rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1875 N. 673
Id. 25 id. 1876 N. 347

Elenco delle Obbligazioni della linea Cavallermaggiore-Alessandria
da riscattarsi a cura della Società delle Ferrovie dell'Alta Italia, estratte e non ancora presentate per il rimborso.

Estrazione 25 gennaio 1873 N. 359
Id. 26 id. 1874 N. 1011
Id. 25 id. 1876 N. 1018 2066 7976 8408 11832 12755 15003 16240 18025.

Milano, 30 gennaio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 21 Febbraio 1877 N.° 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL DECENTRAMENTO DELLE FERROVIE
o una nuova politica ferroviaria in Italia

II.

Dopo avere rilevato il criterio stabilito per la soluzione della questione ferroviaria, la spesa sinora fatta, lo sborso annuo che costano alla Nazione queste comunicazioni, e riconosciuto che, se conviene provvedere alle esistenti, fa d'uopo pensare anche alle avvenire; e dopo aver tenuto conto dello stato della proprietà fondiaria in Italia, della necessità di molte ferrovie per aumentarne il reddito, e riconosciuta la lunghezza che una rete deve avere per una Nazione moderna di primo ordine, esaminerò i mezzi dei quali si dispone, e quelli sui quali si può fare assegnamento per lo sviluppo necessario a codesta rete.

Lascierò pure mi si dica che altri *sedicimila* chilometri di ferrovia in Italia sono una esagerazione: io non me ne avrò a male; poichè, se anche la maggioranza, com'è naturale, riterrà esagerata la mia proposta, giudicando soltanto da ciò che ha letto od udito dire, coloro invece che si dànno la briga di andar a visitare le altre Nazioni e vi ponno rimanere ad esaminarle, non nei risultati apparenti, ma ricercandone i veri fattori che li producono (cosa che pochi fanno, ma che pure molti potrebbero e dovrebbero fare, viaggiando e studiando almeno per qualche anno), io non dubito punto ch'essi riusciranno alle stesse conseguenze, quando vogliano verificare quei fattori; e quindi mantengo integralmente la mia opinione.

Certe soluzioni agricole, industriali, commerciali e di pubblico benessere, che hanno raggiunto gli Americani, gli Inglesi, i Francesi ed i Belgi, domandano molti congegni, oltre di molte savie leggi. Quando si è provveduto ad un metro di ferrovia per abitante, ci vogliono, qualora si possa eseguirli, i canali, perchè certe merci non sostengono il peso delle tariffe ferroviarie; e poi sono necessarii i porti, i docks, collegati colle ferrovie; bisogna che la merce soffra meno maneggiature possibili, e quindi *grue* dapertutto, sulle sponde come sui tetti dei magazzini privati, sbarcatoj galleggianti, con ponti simili, vagoni interi passanti facilmente con zattere da una riva all'altra: tutto quel complesso, insomma, che dicesi *continuità di trasporti*, dalla terra al mare e viceversa, dal deposito al vascello o ad altro deposito, e così congegnato da permettere dei risparmii spesso incredibili. Poi vengono le Messaggerie, i *carrieri*, ufficiali, ecc., e tutta quella concatenazione di servizii nel movimento delle cose, che permette all'abitante distaccato in una estremità di una regione di poter essere certo che in un dato numero di ore potrà ricevere e spedire, *sino alla sua porta* od a quella del suo corrispondente, ciò che gli occorre, con una spesa minima, con nessun fastidio, e con la medesima facilità con cui egli *manda o riceve una lettera;* e conviene pure che questa semplicità nella spedizione sia estesa sino al più lontano dei porti di altre regioni, dove si trovi un commercio aperto.

Quando si vedono queste cose, quando se ne fa propria esperienza, allora s'intende come agli Italiani non può bastare il loro genio, la loro industria, la loro attività, la loro sobrietà, la loro pazienza, il loro ardire, per sostenere la gara di civiltà della nostra epoca; ma che bisogna dar loro i mezzi tutti che posseggono gli altri popoli coi quali contendono, se si vuole che riescano, che possano sopportare le spese della loro tanto desiderata indipendenza e libertà! Anzichè, dunque, frenare i desiderii dei mezzi indispensabili ad una grande Nazione per lo sviluppo delle sue transazioni (che sarebbe una risorsa negativa), è più

savio ed utile pensare a ricercare i mezzi coi quali si può, con prudente progresso, riescire nell'intento, e persuadersi che, come ad uno Stato sono necessarii per esistere certe rendite, certi soldati, certe corazzate, certi cannoni, sono pure necessarii ad una Nazione, per poter pagare tutte queste appendici, certi chilometri di comunicazioni, certe disposizioni legislative, e certe facilità di transazioni commerciali e industriali.

Domandare allo Stato, in Italia, 16,000 o 6,000 chilometri di ferrovie, sarebbe perdere il tempo; il Governo, messo alle strette, risponderebbe sempre, come fece recentemente il Ministro dei lavori pubblici, il quale disse che pei 4,000 chilometri progettati in diverse provincie vi voleva un miliardo; e ciò bastò per far cessare ogni insistenza. — Lo Stato ha fatto quello che poteva, il meglio che ha saputo; e non è a dubitarsi che qualunque Governo terrà le redini dell'Amministrazione, farà lo stesso; ma sarebbe la peggiore delle illusioni quella di credere che possa far molto, ed è ben facile persuadersene.

Negli ultimi 8 anni, a furia di gravi sacrificii, l'aumento annuo chilometrico massimo fu di 433 chilometri, il minimo di 172; donde risulta che la potenza ferroviaria dello Stato è rappresentata da un aumento annuo di circa 300 chilometri in media, i quali, a 250 mila lire pure in media, rappresentano 75 milioni da spendersi ogni anno. Consolidati come meglio si vuole, o per mezzo di Società o dallo Stato con propri boni, codesti milioni è ben difficile, nelle attuali condizioni del credito in Europa', di trovarli a meno di un'annualità di 6 milioni, o se si vuole anche 5, per fare dei conti rosei, supponendo (ciò che non è sempre probabile) che la ferrovia faccia le spese tutte dell'esercizio.

Su questa garanzia indispensabile per ottenere danaro dal pubblico, lo Stato non potrà consentire che una sovvenzione di 5000 lire al chilometro, ossia 1,500,000 lire l'anno. Ora, credere che si possa costantemente aumentare *ogni anno* il bilancio dello Stato di tale somma, è un dimenticarsi che i Ministri di ieri e quelli d'oggi ripetono tutti il programma: « A nuove spese nuovi introiti; e tasse nuove non se ne vogliono ». Ammettendo pure che lo Stato consenta al suddetto sacrificio, bisogna trovare chi garantisca la differenza, poichè le ferrovie non hanno più la riputazione di essere produttive; e questa seconda parte è ancora più difficile, con popolazioni abituate a sperare tutto dal Governo. Ma, dato pure il caso più favorevole, che tutte queste difficoltà spariscano come per incanto, non ne risulterà che un aumento progressivo di 300 chilometri all'anno, ossia *fra* 50 *e più anni l'Italia sarebbe in possesso della rete che le è necessaria*. — A dire il vero, per un paese che ha bisogno di accrescere sollecitamente la sua produzione e la ricchezza pubblica, l'indicato periodo è troppo lungo, e gli sforzi per abbreviarlo debbono essere in tutti un assoluto dovere.

Chi prende in esame i diversi modi usati per dotare una regione di ferrovie, rileva che, dove l'ingerenza governativa è stata minore, dove la libertà di esecuzione è stata più larga, là per lo appunto esse ebbero il maggiore sviluppo; vi saranno stati degl'inconvenienti, e, se si vuole, anche degli abusi, ma i risultati sono così importanti, che i difetti spariscono. Gli Stati Uniti, l'Inghilterra e tutte le sue Colonie ne sono la prova più evidente: lo Stato si è intromesso nell'industria ferroviaria per eccezioni rare, ed il Potere legislativo in via sommaria ed in modo che gl'interessi locali hanno potuto sempre difendersi.

Qui non passano *più di sei settimane*, dal momento che comincia l'esame di una concessione sino a che il relativo *bill* riceve l'approvazione Reale e diventa legge; e nè prima, nè dopo, il Governo vi ha alcuna ingerenza. Chi vuole costruire una ferrovia entra in relazione diretta col Potere legislativo per mezzo di una Commissione parlamentare di cinque membri, la cui opinione è generalmente adottata dalla Camera dei Comuni, e che delibera come un tribunale, cioè dopo aver udito i promotori e gli opponenti. Lo Stato non spende nulla, è vero, ma non fa perdere tempo, ed il tempo è danaro, specialmente in fatto d'industrie che hanno bisogno del credito pubblico, perchè dalla opportunità di chiedere a tempo il danaro dipende anche l'averlo: oggi lo si può avere, domani no. — Agli Stati Uniti il sistema è pressocchè lo stesso; e quando si ricorda che le condizioni della concessione della ferrovia del Pacifico si contengono *in un foglio di carta*, non si può aggiungere di più per rivelare tutta la semplicità di quella legislazione.

In Italia, una concessione ferroviaria ci rappresenta degli anni di pratiche, ed un *incartamento*, che spesso misura 50 centimetri di altezza, tanto si crede necessario di scrivere e di scrutare per permettere che alcune ruotaie siano inchiodate, più o meno bene, sopra un pezzo di legno! — Si dirà che le razze anglo-sassoni sono più progredite, più ricche, e si troveranno molte ragioni verosimili per presentarle come una eccezione; ma, in fondo, questo è un modo di evitare la logica dei fatti, per sostituirvi quella sola delle abitudini e dei pregiudizii. Le buone leggi fanno i buoni popoli e le buone Amministrazioni; e pretendere che quelle dirette allo stesso scopo non possano riescire, perchè una legislazione buona per il 52° grado non dà gli stessi risultati al 42° grado, è come un sostenere che la macchina in funzioni sulle rive del Tamigi non può funzionare su quelle del Tevere, perchè la nebbia del primo ed il sole del secondo sono un ostacolo insuperabile.

Le leggi sono un meccanismo sociale, che riesce agli stessi risultati presso tutti i popoli civili, quando sia egualmente applicato. Nelle 16 Colonie inglesi, sparse per tutta la terra, vivono uomini di tutte le razze, sotto l'impero di leggi eguali, e le conseguenze sono sempre le medesime. I codici fondamentali delle Nazioni civili sono pressocchè eguali; e se pure si vuole che vi siano differenze, non è certo nelle legislazioni di minore importanza, perchè il fatto prova che le une copiano dalle altre, e tutte tendono ad assimilarsi a quelle che dànno migliore risultato; e l'ineguaglianza sussiste solo perchè v'ha chi vi si decide prima, e chi dopo.

Per le ferrovie non si tratta di una scienza nuova: il criterio fondamentale anglo-americano è stato, che il Governo dovesse immischiarsene il meno possibile. Quello che si rimprovera allo Stato inglese è che fa pagar troppo in *spese parlamentari*, poichè si calcola che queste rappresentano 94 mila franchi al chilometro; ma questo difetto tende a sparire. Salvo rare eccezioni, lo Stato in-

glese non ha concorso all'esecuzione della rete esistente; ha dato concessioni a perpetuità, e poi lasciato al giudizio delle popolazioni di provvedersi dei mezzi necessarii; ed anche oggidì ch'è provato, più del 3 o 4 per cento d'interesse non esser possibile ottenere pei capitali impiegati nelle ferrovie, se ne trovano tuttavia per eseguirne di nuove. E la ragione è delle più semplici. Non sono i Municipii o le Contee che si dieno moto per le ferrovie, ma i proprietarii, convinti del bene che ne deriva ai loro stabili, e convinti pure che non le avranno, *se non vi provvedono essi*. Il capitale-Azioni delle Società è tutto collocato nelle Contee, ed è quello solo delle Obbligazioni che opera sulle pubbliche Borse; le perdite sulle Azioni sono, in ogni caso, compensate ai possessori dal maggior valore delle loro terre.

Nè vale il sostenere che la gente qui è più pratica, più intelligente, più generosa per le cose pubbliche che nelle provincie italiane, e che perciò vi concorre largamente: tutto questo è inesatto. Vi sono qui più formalità, se volete: si compiranno certe funzioni in cravatta bianca, che forse in qualche punto d'Italia si compiono ancora in pantofole; si è meglio organizzati, in generale; ma, salvo ciò, il giudizio e la istruzione ponno stare in conveniente paragone, e si è qui accorti quanto si può essere nella penisola. Sono omai parecchi anni che osservo le stesse tendenze nel centro delle Contee inglesi, che già constatai nel centro degli Appennini; anzi potrei aggiungere che il piccolo possidente delle provincie italiane è ancora più ardito di quello di qui in molte cose, ed è molto più facile il persuaderlo. Più si va giù, e più l'eguaglianza si rivela; gli Ingegneri del *Great Western* dovettero fare gli studii della ferrovia di notte, con le lanterne, per evitare le ire dei contadini, precisamente come a noi occorreva guardarci, nelle Puglie, da quelli a cui il taglio d'ogni albero d'ulivo produceva lagrime e disperazione. Ma in Italia non s'è udito ancora che un ricco proprietario si sia opposto alla costruzione di una ferrovia, solo perchè l'*orrizzonte* della sua villa si guastava, perchè si deturpava una passeggiata campestre, dov'egli *aveva l'abitudine* di guidare quattro cavalli; ciò si trova invece negli annali di questa Commissione parlamentare, e vi si legge pure che la Compagnia dovette fare molte concessioni al troppo difficile proprietario.

Se vi sono differenze tra coteste provincie e queste Contee, esse sono dovute alla grande libertà d'azione che qui esiste: a quel sapere che tutto si deve aspettare da sè stessi, e non dallo Stato; all'impossibilità nella quale è posto il grande, come il piccolo funzionario, di permettersi degli arbitrii ed erigersi spesso a tirannello nei piccoli centri; ad una pubblica sicurezza bene organizzata, perchè pagata direttamente dal possidente e dal residente, da loro comandata, da loro sorvegliata, premiata o licenziata, secondo che compie o manca al suo dovere; al non dover dipendere nè da un Ministro, nè da un Ministero, e neanche da un Prefetto, perchè non ve ne esiste pur uno! — Se vi sono più mezzi qui, vi furono tempi nei quali facevano difetto; ma il proprietario ha invece il peso dei poveri, perchè la legge vuole che il ricco provveda al povero; ed infine spende anche di più, perchè ha maggiori bisogni. Di risparmii, in sostanza, se ne fanno in ambidue le contrade in maggiore o minore proporzione; ma qui sono più evidenti, perchè ponno mostrarsi, mentre nella penisola il Fisco ha talmente spaventato, che l'oro si sotterra, s'impiega in fondi turchi, egiziani, tunisini, od in altre voragini, come nelle Banche-usure, piuttosto che impiegarlo in industrie che ponno essere arbitrariamente tassate, prima ancora che sieno sviluppate. Ma, qualora il proprietario riacquistasse costì il diritto, che ha perduto, di avere dei danari nel proprio scrigno, e che il criterio di certe tasse fosse quello di dover dare quello che *si deve*, e non tutto quello che *si può*, i risparmii si avvierebbero verso le industrie, e specialmente a quella ferroviaria, purchè il proprietario avesse il modo di verificarne lo impiego, di far valere il proprio diritto, il proprio desiderio di sindacare ciò che si fa. Questi elementi furono la base dello sviluppo ferroviario qui, e ponno evidentemente esserlo anche in Italia.

Sembra apparentemente più pratico il giovarsi dell'azione dello Stato e del solo suo credito, per dotare una regione di ferrovie; ma l'esperienza prova che questi mezzi, se pur sono i più brevi, sono limitati, e che vi sono maggiori risorse nel farvi concorrere l'iniziativa privata ed il credito degli interessati direttamente. Tranne qualche tentativo, non sempre felice, di Consorzio, non si è in Italia adoperato altro mezzo; e coloro che hanno il vero bisogno di una ferrovia, nen ponno nulla in proprio favore, benchè paghino le loro quote perchè altre località ne posseggano. Vi si verifica precisamente quello che l'illustre Ch. De Franqueville ha scritto per la Francia, nelle sue conclusioni tra il sistema delle ferrovie francese e quello inglese: « Je vois bien comment sont protegés les intérêts généraux du pays, ceux de sa defense, de son industrie, de ses finances; *mais ceux des localités et des particuliers, quand et comment ont-ils moyen de se faire entendre?* »

Tutte le insistenze in Italia giungono appena al Deputato, e questi, quando può riuscirvi, ottiene dal Ministro che la Divisione speciale del Ministero dei lavori pubblici si occupi del desiderio di una popolazione; e questo incarico fa diventare arbitri della situazione alcuni funzionarii, dalla cui buona volontà dipende l'avvenire di tutta una regione. Essa può essere, infatti, condannata per lunghi anni ad aspettare che il suo *incartamento* esca dallo scaffale nel quale è riposto, e può ottenere poco, male o nulla, senza aver modo di difendersi. Se reclama, gliene incoglie male: ha sempre torto, perchè le si oppongono tutti quei geroglifici che si compiono sotto l'egida del Governo, e che pur sono, il più delle volte, una necessità.

Tutto questo non è mal volere, od altro simile, ma è la conseguenza naturale di quell'assurdo, che ha ordinato le cose in modo, che tutti i desiderii delle comunicazioni di una Nazione di 25 milioni debbano convergere in due Ufficii centrali, ed essere quivi esaminati, criticati e decisi senza opposizione. Eppure, per quanto egregi sieno quei funzionarii, essi non ponno tutto risolvere pel meglio, perchè non ponno rendersi evidente conto dei bisogni di sessanta provincie, nè ponno soddisfarli tutti ad un tempo. D'altra parte, il vero cómpito di quegli Ufficii è di servire di scudo alle pressioni che riceve il Governo; il quale, non potendo, per mancanza di mezzi,

soddisfare ai bisogni legittimi delle popolazioni (come pure si è assunto di fare, quando non era il suo mandato), ha dovuto costituire una serie di giri amministrativi inutili, pur per difendersi e non attirarsi odii e pericoli.

Con una organizzazione siffatta, non è a meravigliarsi se si riesce a far poco: lo stupore è che si sia riusciti a far qualche cosa. Però è naturale che, mancando l'*aiuto del credito del pubblico*, di quello che ha il maggior interesse nelle ferrovie, il loro sviluppo, la loro conservazione siano ancora un problema in Italia. « Non vi è, diceva il principe di Bismark, società bene organizzata, che quando tutti spazzano davanti la loro porta ». E sino a che questa massima non verrà applicata alle ferrovie italiane, sino a che si vorrà che un Centro, impotente a far bene, spazzi per tutti, esse produrranno quel moto perpetuo, che le fa costruire per farle vendere, per farle ricomprare, per rivenderle ancora; che le fa dividere, riunire, ridividere, a seconda che i bisogni della Nazione si trovano trasformati in quelli immaginati dallo spirito irrequieto di qualche uomo che siede al potere.

Questo fare e disfare non giova allo Stato, nè alla Nazione; discredita l'uno, costa assai caro all'altra; e, quel che è peggio, fa perdere a quest'ultima l'interesse al proprio vero bene. E nessun reale progresso nella soluzione del problema ferroviario italiano sarà conseguito, sino a che ognuno non sarà rimesso al suo posto: lo Stato in un'azione circoscritta, la Nazione in un'azione libera; allo accentramento ferroviario sostituito il decentramento, all'iniziativa governativa l'iniziativa privata, al credito dello Stato quello delle popolazioni.

Londra, gennaio 1877.

GIULIO MELISURGO
Ing. Civile.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Sulla competenza dei Tribunali nelle controversie fra le Amministrazioni ferroviarie ed il personale dipendente.

I varii ordinamenti delle strade ferrate, che si avvicendarono in Italia, trassero seco necessariamente il passaggio, ora dal Governo alle Società, ora dall' una all' altra di queste ultime, del personale addetto al servizio delle diverse linee o reti di ferrovie.

E, siccome nelle stipulazioni relative non potevasi tacere a tale riguardo, così vennero fatte quelle dichiarazioni, che ovvie e consentanee si presentavano, affinchè il personale ceduto fosse perfettamente assimilato a quello dell'Amministrazione subentrante, e nel medesimo compenetrato mediante una giusta eguaglianza di trattamento.

Notevoli, fra le disposizioni di tal genere, sono quelle sancite colla legge 14 maggio 1865, n. 2279, relativamente alle Ferrovie dell'Alta Italia ed alle Ferrovie Romane.

Riguardo alle prime, l'art. 29 del Capitolato 30 giugno 1864 dichiarava che tutto il personale delle Ferrovie governative sarebbe accettato dalla Compagnia con equivalenza di grado, stipendio, diritti e competenze; che la posizione di detto personale nei rispettivi gradi sarebbe regolata in base all'anzianità; le promozioni verrebbero fatte in perfetta parità, in concorso col personale già sotto la dipendenza della Compagnia.

Rispetto alle Ferrovie Romane, il penultimo alinea dell'art. 16 dell'Allegato alla Convenzione 22 giugno 1864, riguardante la fusione della Società delle Strade ferrate Romane con quelle della Toscana, sanciva che gli impiegati delle dette Società passerebbero di pien diritto e sarebbero riconosciuti come propri della nuova, la quale, *salvo casi di demeriti personali provati*, dovrebbe mantenerli nel godimento di uffizi congeneri e con onorarii non minori dei precedenti.

Siffatte dichiarazioni avevano ingenerato nel personale contemplatovi la credenza (impossibile in chi le faceva) di trovarsi così costituito in una posizione speciale, di una quasi inamovibilità, e, per così dire, estralegale rimpetto all'Amministrazione, alla cui dipendenza erano passati; talchè fosse loro lecito il sindacarne tutti gli atti riguardanti il loro trattamento ed appellarsene anche al giudizio dei Tribunali.

Di qui una quantità di liti, l'una coll'altra concatenate, l'una generata dall'altra, che ricevettero spinta dalle prime sentenze; ed è facile il comprendere come si moltiplicassero in materia così delicata ed interessante. Liti nei casi di licenziamenti, di degradazioni, di punizioni, persino di quiescenze pretese intempestive; liti per mancate promozioni ed aumenti di soldo; liti per disparità di trattamento, e supposte violazioni di diritti acquisiti. Una diffidenza e riluttanza verso ogni nuovo organico provvedimento, che non ritenevasi obbligatorio, se non dichiarato tale dai Tribunali.

Difficilissima certamente, sotto ogni rapporto, doveva farsi la condizione delle Amministrazioni ferroviarie, che pugnarono ad oltranza per la tutela delle loro ragioni, non tanto per l'interesse finanziario, tenue invero, quanto perchè si trattava dell'argomento il più vitale di ogni ben ordinata Amministrazione: quello cioè della insindacabilità del Consiglio amministrativo, per quanto riflette gli atti d'amministrazione interna, e l'ordine, la severa disciplina e fiducia del personale nei superiori, senza di che diviene arduo còmpito un ben ordinato e sicuro servizio.

Per vero, le Amministrazioni ferroviarie, specialmente avanti la superiore Magistratura, e poi anche avanti altri Tribunali, avevano veduto farsi strada il principio che il trattamento del personale delle Ferrovie dovesse essere regolato soltanto dai rispettivi Consigli d'amministrazione; ma la tesi era ancora assai dibattuta, ed anzi (come un errore altri ne genera) erano già sorti casi nei quali la falsa teoria, che aveva trovato ascolto pel personale ceduto, veniva invocata, e con frutto, anche per il personale di esclusiva nomina della Compagnia. Ora soltanto la controversia ricevette una soluzione solenne, con una sentenza pronunciata dalla Cassazione di Napoli il 9 dicembre 1876 a classi riunite.

Tale giudicato è tanto più autorevole, in quanto riguarda le Ferrovie Romane, vincolate dalla più grave surriferita restrizione di dover mantenere il personale ceduto, salvi i casi di *demeriti personali provati*; ed è poi autorevo-

lissimo per legalità, sapienza e logica dei motivi. Collocandosi quel Supremo Magistrato al punto di vista eminente che ben gli compete, ha posto senz'altro la quistione nel suo vero essere, ha annientato tutti gli erronei apprezzamenti che man mano si erano andati insinuando, stimmatizzandoli anche con termini severi; ha insomma arrestato l'ingerenza dei Tribunali laddove, anzichè riparare, diveniva demolitrice del principio d'ordine e d'autorità, che è la base delle grandi Amministrazioni responsabili.

Siffatta magistrale sentenza, che ci pregiamo di riportare per intero, stabilisce la massima, *che i demeriti, ed in genere il trattamento degli impiegati delle Ferrovie, come le promozioni ed altri provvedimenti affini, vanno disaminati dal Consiglio d'amministrazione, senza adire i Magistrati ordinarii.*

Forse nessuna materia attinente al regime delle ferrovie era stata tanto dibattuta come questa; ed è in definitiva da rallegrarsene, poichè la soluzione ben corrispose all'importanza dell'argomento. E ci piace anzi constatare com'essa coincida col sentimento di quella Magistratura francese, che tanti classici responsi ha dettati, specialmente anche in materia di ferrovie (Cassazione francese, due sentenze del 10 maggio 1876 in cause: Compagnia delle Ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo contro Manquat e contro Cauvin — giurisprudenza costante).

Avv. G. E. GOLA.

Ciò premesso, ecco la suddetta sentenza:

La Corte di Cassazione di Napoli a sezioni unite ha reso la seguente sentenza,

Nella causa segnata a registro N. 352 dell'anno 1876:

Tra la Società anonima delle Strade ferrate Romane, avente sede in Firenze, rappresentata dal Direttore generale sig. comm. Giacomo De Martino, domiciliato per l'uffizio in Firenze, e difeso dagli avvocati Francesco Saverio Carrera e Andrea Paolillo;

Ed il sig. Giambattista Monga, ex-impiegato, domiciliato strada Cariati, palazzo Cariati.

Il consigliere comm. Talamo ha fatto la relazione del ricorso prodotto dalla Società anonima delle Strade ferrate Romane con atto 27 giugno 1876 avverso la sentenza della Corte di Appello di Napoli del 13 marzo 1876, pubblicata il 20 detto, registrata il 24 detto, numero 4703.

Coi motivi del ricorso si deduce la violazione degli art. 1570, 1627, 1628 e 1123 Codice civile, 1153 detto Codice, 279 legge sulle opere pubbliche, 1309 Codice civile, 361, 517 Codice procedura civile.

Udita la relazione;

Intesi gli avvocati Francesco Saverio Carrera per la Società delle Ferrovie Romane ricorrente, e Marco Bartolomey pel resistente;

Presente altresì l'avv. Andrea Paolillo per le Ferrovie Romane;

Inteso il Pubblico Ministero, il quale ha chiesto che la Corte, annullando la sentenza impugnata, dichiari a sezioni unite che le pruove pei mancamenti degli impiegati delle vie ferrate non possono esser ordinate dalla Magistratura ordinaria, nè valutate che dal Consiglio di amministrazione;

La Corte, deliberando a sezioni riunite ed a porte chiuse; Visti gli atti, la sentenza, il ricorso;

Quistioni

1ª Un impiegato di Strade ferrate, che sia stato licenziato dai suoi superiori per gravi mancamenti commessi nel suo uffizio, può adire i magistrati ordinarii, e dimandare l'annullamento del correlativo ordine del Consiglio di amministrazione ed il pagamento di tutti gli stipendii arretrati, a titolo di danni ed interessi?

2ª Che per il deposito e per le spese?

Sulla prima:

Considerando che il sig. Giambattista Monga, con atto degli 11 giugno 1873, chiamò innanzi a questo Tribunale civile la Società delle Strade ferrate Romane, ed affermando che ingiustamente era stato congedato dal suo uffizio con lettera dei 13 aprile del precedente anno, sottoscritta dal Direttore generale, chiese che fosse annullata la corrispondente disposizione data dal Consiglio d'amministrazione della Società medesima e gli fossero pagati, a titolo di danni ed interessi, tutti gli stipendii arretrati.

Egli metteva a base di questa sua azione un patto scritto nel trattato di fusione dei 22 giugno 1864, stipulato fra i delegati delle quattro Società di ferrovie, che vi erano nella media Italia, per costituire, come in fatto avvenne, la predetta Società denominata delle Ferrovie Romane.

In questo patto, che è la penultima parte dello art. 16 di quel trattato, trovasi scritto che: « gli impiegati delle attuali Società passeranno di pieno diritto, e saranno riconosciuti come propri della Società nuova, la quale, *salvo casi di demeriti personali provati*, dovrà mantenerli nel godimento di ufficii congeneri, e con onorarii non minori di quelli che attualmente percepiscono ».

Il Tribunale, non ostante l'eccezione d'inammissibilità, che la Società delle ferrovie si fece a proporre contro tale azione, dispose che la convenuta avesse articolato i fatti di demerito del Monga, e provvisoriamente, a titolo di alimenti, gli concedette L. 100 al mese.

E questa Corte di appello fece plauso a tale sentenza, ripetendo che i soli magistrati ordinarii avessero a riconoscere delle colpe attribuite al ripetuto sig. Monga, e si mostrò ancora più benevola verso costui, perchè le L. 100 mensili vennero ad ammontare a 200. Questo supremo Collegio riprovò altamente una tale teorica ritenuta dalla Corte di appello, e disse che al solo Consiglio di amministrazione, che sopraintende al retto andamento della Società, si spetti il diritto di licenziare gl'impiegati che si rendono colpevoli, e di esaminare per conseguenza le colpe che vengono loro accagionate. Ma la Corte di appello, in grado di rinvio, è stata ferma nella sua prima opinione, ed ha detto che, trattandosi di un diritto civile offeso, il solo Magistrato ordinario lo può riparare. *(Continua).*

IL PESATORE AUTOMATICO

La *Gazzetta Ufficiale* del Regno ha pubblicato i seguenti decreti del Ministro delle finanze:

Visto l'avviso di concorso in data 15 maggio 1876, pubblicato dal Ministero delle finanze, per nuovi congegni meccanici pell'applicazione della tassa del macinato;

Vista la relazione in data 18 gennaio 1877 della Commissione istituita con decreto 12 aprile 1876 per l'esame delle disposizioni vigenti intorno alla tassa del macinato, relazione la quale, analogamente al parere del Comitato tecnico aggiunto alla Commissione stessa, dichiara che il congegno pesatore automatico, presentato dall'inventore sig. Amedeo Von Ernst, è stato da essa giudicato di gran lunga superiore ad ogni altro congegno per la commisurazione diretta della tassa del macinato, bene adatto allo scopo per cui è destinato, e, come tale, meritevole del premio stabilito dal predetto avviso di concorso:

Conformemente al giudizio della Commissione,

Decreta:

Il premio di L. 50,000, stabilito dall'avviso di concorso 15 maggio 1876 per un nuovo congegno meccanico pell'applicazione della tassa del macinato, viene aggiudicato al sig. Von Ernst, e gli verrà corrisposto dalla regia Finanza, subitochè dall'Avvocatura generale erariale siano stati esaminati e riconosciuti validi i titoli di proprietà del pesatore automatico da lui presentato, e venga redatto l'atto occorrente affinchè la proprietà del congegno rimanga trasferita allo Stato.

Detta spesa di L. 50 mila farà carico al capitolo 102 del

bilancio passivo del Ministero delle finanze, esercizio corrente.

Roma, 12 febbraio 1877.

Il Ministro DEPRETIS.

Visto l'art. 44 della legge 13 settembre 1874;

Visto il decreto in data odierna, col quale viene aggiudicato il premio al sig. Amedeo Von Ernst pel congegno meccanico pesatore automatico, destinato alla commisurazione diretta della tassa del macinato:

Considerando necessario che alla costruzione e successiva applicazione di quel congegno presiedano uomini competenti, mediante il concorso dei quali possa accertarsi l'esatto adempimento di quanto deve concorrere alla buona riuscita del congegno medesimo,

Decreta:

Art. 1. È istituito un Comitato permanente, la cui sede verrà designata dal presidente dello stesso Comitato, a seconda delle esigenze del servizio che gli viene affidato.

Art. 2. È còmpito del Comitato vigilare ed adoperarsi alla esattezza e sollecitudine della costruzione dei nuovi congegni, ed alla loro successiva applicazione, nonchè a tutto ciò che concerne le operazioni occorrenti alla buona e pronta attuazione del nuovo sistema di commisurazione della tassa del macinato.

Art. 3. Il Comitato sarà composto di cinque membri, tre dei quali dovranno appartenere alla classe delle persone tecniche più specialmente esperte della materia. Gli altri due membri saranno un ingegnere appartenente all'Amministrazione finanziaria e un possidente, designato dal Ministro, estraneo alla predetta Amministrazione.

Art. 4. Il Comitato avrà sotto la sua dipendenza, per essere assistito nei propri lavori, due ingegneri del servizio della tassa sul macinato, un segretario e due amanuensi.

Art. 5. Ai membri del Comitato verranno rimborsate tutte le spese di viaggio, ed a quelli non appartenenti all'Amministrazione finanziaria verrà corrisposta una indennità di soggiorno per le loro riunioni, senz'altro assegnamento fisso.

Art. 6. Il Comitato terrà i processi verbali delle sue conferenze, riferirà mensilmente, o quando accada il bisogno, al Ministero delle finanze, dal quale dovrà dipendere, sull'andamento e sul risultato dei suoi lavori, e proporrà quelle misure che stimasse opportune al conseguimento del còmpito per cui viene istituito.

Le sue deliberazioni saranno prese a maggioranza di voti. Il presidente del Comitato corrisponderà direttamente col Ministro delle finanze su quanto concerne l'andamento del servizio affidato al Comitato medesimo.

Roma, addì 12 febbraio 1877.

Il Ministro DEPRETIS.

Visto il decreto in data 12 corrente febbraio, col quale viene istituito un Comitato permanente destinato a vigilare ed adoperarsi alla esattezza e sollecitudine della costruzione del nuovo congegno pesatore automatico Von Ernst, per la commisurazione diretta della tassa sulla macinazione, ed alla successiva applicazione del congegno medesimo,

Decreta:

Art. 1. Sono chiamati a far parte del Comitato permanente per la costruzione ed applicazione del nuovo pesatore automatico, destinato alla commisurazione diretta della tassa sulla macinazione, i signori:

Comm. Francesco Ferrara, deputato al Parlamento, presidente;

Comm. ing. Giovanni Morandini, di Firenze;

Cav. ing. Giuseppe Colombo, prof. di meccanica nel R. Istituto superiore di Milano;

Cav. ing. Giuseppe Locarni, di Vercelli;

Cav. ing. Giuseppe Chiaraviglio, ispettore del Macinato.

Art. 2. Le funzioni di segretario saranno disimpegnate dal sig. cav. Francesco Ferrara-Bracco, segretario di 1ª classe nel Ministero delle finanze.

Roma, 14 febbraio 1877.

Il Ministro DEPRETIS.

Nostre Corrispondenze

Roma, 20 febbraio.

Persisto a negare, a costo di trovarmi solo a fronte dell'intera stampa politica (Orazio sol contro Toscana tutta), a costo di ripetermi per la centesima volta, compresa la settimana recentemente passata, persisto a negare, dico, che vi siano *concreti* negoziati in corso per l'esercizio delle nostre ferrovie. Che il ponderoso problema turbi le veglie e i sonni dell'on. Presidente del Consiglio e dell'on. Ministro dei lavori pubblici; che parecchie egregie persone, per incarico officioso del palazzo della Minerva, studino di risolvere codesta equazione a tante incognite, e consiglino chi un metodo e chi un altro; che esperti uomini d'affari, ai quali fanno capo interessi e gruppi diversi all'estero ed all'interno, agognino a dividersi per lo meno le spoglie d'un contratto d'esercizio, e diano mano ai loro approcci, e mettano in posizione le loro batterie per istringere d'assedio la fortezza e farvi breccia, — tutto ciò è naturale, e sta in fatti. Ma voi vedete quale differenza corra tra codesta situazione di cose, ch'io reputo d'avervi semplicemente fotografata, e le trattative prossime a conclusione, di cui si strombetta l'annunzio a brevi e frequenti intervalli. Vi dirò apertamente di più, acciò ne sappiate al pari di me, stando contenti alle mie informazioni: nell'on. Depretis non ha posto ancora salde radici un concetto unico, e la sua mente tenzona fra i due, della duplice o triplice divisione della nostra rete ferroviaria, da concedersi in esercizio ad uguale numero di Società, accarezzando otto giorni un disegno e otto giorni l'altro, proprio

.......come quei che disvuol ciò che volle,
E per novi pensier cangia proposte. — (1).

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici esaminò nella sua adunanza generale del 17 corrente, ed approvò, salve lievi modificazioni, un progetto di costruzione di una ferrovia a sezione ridotta tra Mirandola-Modena e Sassuolo, della lunghezza di 45 chilometri, non senza però richiamare l'attenzione del Ministero (perchè il giudicarne non era di propria competenza) sopra la sovvenzione chiesta dal concessionario di 2000 lire al chilometro, laddove non è concesso per legge che un sussidio di L. 1000 alle ferrovie secondarie normali. —

Fu altresì approvato, nella seduta medesima, il disegno di costruzione redatto dall'ing. cav. Pessione per la nuova Stazione di Taranto, opera di rilievo, il cui compimento sta a carico della Società delle Meridionali. Ma quale tratto correrà fra il detto e il fatto? —

Il Comitato interprovinciale della ferrovia Parma-Spezia, che agitavasi lodevolmente un tempo per giungere alla soddisfazione dell'antico desiderio e del bisogno sempre maggiore di siffatta linea per lo sviluppo economico e commerciale di quella regione, non è più nè vivo, nè morto da gran tempo.

(1) Noi non vogliamo certo mettere in dubbio le informazioni del nostro corrispondente, che abbiamo sempre riconosciute esatte, contrariamente alle molte dicerie pubblicate dai giornali; ma non possiamo però trattenerci dall'osservare che il Ministero ha dinanzi a sè una cambiale, la cui scadenza ormai è prossima, e ch'egli in ogni modo si trova obbligato a far onore ai propri impegni. (LA REDAZIONE).

Il quale stato sembra non andasse a versi al sig. comm. Piroli, perchè ha testè offerto la sua formale rinunzia dalla presidenza del Comitato medesimo. Certo l'on. consigliere di Stato, amantissimo come è del suo paese nativo, non tralascierà di propugnare pur sempre l'anzidetta ferrovia, reputata da amici ed avversari di generale interesse; ma è nondimeno deplorevole che sia venuto a mancare al ripetuto Comitato il diretto concorso di un personaggio così stimato ed autorevole. —

La Società Belga Otlet di Wolff, la quale sino dal 74 assunse l'impegno della costruzione del *Tramway* genovese, pubblicò reiteratamente per la stampa nell'aprile 76 un avviso di concorso agli appaltatori, affine di invitarli a presentare le loro offerte all'Ufficio sociale in piazza dell'Annunziata, per l'esecuzione della galleria di comunicazione fra Genova e Sampierdarena. Nè mancarono le proposte serie e convenienti per la Società; e gli appaltatori stavano attendendo in questi giorni d'esser chiamati pel deliberamento della costruzione della galleria a chi di loro avesse presentato migliore e più garantita offerta, quando, che è che non è, si viene a sapere che la Società Belga aveva già bel!'e stipulato un contratto ad un prezzo molto più elevato di tutti quelli a lei proposti in seguito allo invito sopra accennato.

Francamente, codesta condotta della Società Belga non è corretta; e se a lei premeva di controllare l'esattezza o meno dei suoi calcoli, non avrebbe mai dovuto ricorrere ad un mezzo non certo conforme agli usi industriali. Nè sembra che essa abbia almeno tutelato efficacemente gli interessi dei suoi amministrati; dacchè avendo, dopo lunghi studii, stabilito il prezzo d'appalto per ogni metro lineare di galleria scavata e murata a circa lire 470, e aggirandosi sulle lire 550 i prezzi offertile, preferì concedere il lavoro a 600 lire.

Caveant consules! Questo è sostanzialmente quanto mi fu comunicato da Genova da persona bene informata e degna di fede. —

Col progetto di legge, d'iniziativa del generale Garibaldi, per la sistemazione del Tevere, discusso ed approvato dai due rami del Parlamento nel giugno 1875, istituivasi all'articolo 6 una Commissione di vigilanza, composta di delegati del Governo, del Comune e della Provincia di Roma, le cui attribuzioni avrebbero poi dovuto essere determinate mediante un regolamento da approvarsi con Decreto Reale.

Ora, a compilare tale regolamento venne eletta un'apposita Commissione, che sarà presieduta dal vice-presidente di sezione della Corte dei conti, comm. Caccia, e vi funzionerà da segretario il referendario al Consiglio di Stato, comm. Casanova; gli altri membri sono gli ispettori del Genio civile comm. Mati, Pareto e Brauzzo.

A proposito del Tevere, mi sovviene di riferirvi che il Tribunale sarà chiamato a decidere intorno al preteso prezzo d'espropriazione, che si reputa dalla generalità esageratissimo, per la villa detta la *Farnesina*. Immaginatevi che gl'ingegneri governativi avrebbero portato l'estimazione a 350,000 lire circa, ed il proprietario chiede nè più nè meno che un milione e mezzo. È mai possibile una transazione, quando si è tan o lontani?

Quindi il Consiglio superiore dei lavori pubblici, chiamato a pronunciarsi in merito, rispose: Vi sono bene dei giudici a Roma!

B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che pel 26 corrente è indetto l'incanto per l'appalto dei lavori di costruzione del 6° e penultimo tronco della ferrovia Pontebbana, compreso tra la Stazione di Chiusaforte ed il Rio denominato Costa da Presa, della lunghezza di 6 chilometri circa.

Le modificazioni all'orario, concertate fra la Società dell'Alta Italia ed il Governo, per l'attuazione di un nuovo treno diretto fra Milano e Genova per Roma, via di Pavia-Tortona-Novi, salvi mutamenti imprevisti, andranno in vigore col 10 marzo p. v.

Contemporaneamente andranno in vigore alcune altre modificazioni d'orario sopra linee secondarie.

Da un prospetto, gentilmente comunicatoci, circa l'avanzamento dei lavori sulle strade comunali obbligatorie sussidiate dallo Stato dal 1870 a tutto gennaio 1877, rileviamo i dati seguenti:

Dal 1870 a tutto dicembre 1876, i lavori eseguiti ammontarono a L. 37,186,321.94, di cui furono pagate lire 8,323,426, e ciò ripartitamente come segue:

Anno	Lavori eseguiti	Pagamenti fatti
1870 . . .	L. 408,912.76	. . L. 77,085.—
1871 . . .	» 313,235.48	. . » 54,110.—
1872 . . .	» 2,314,938.95	. . » 532,732.—
1873 . . .	» 4,194,762.07	. . » 927,952.—
1874 . . .	» 6,384,123.76	. . » 1.433,991.—
1875 . . .	» 10,472,264.42	, . » 2,226,229.—
1876 . . .	» 13,098,084.50	. . » 3.071,327.—
	L. 37,186,321.94	L. 8,323,426.—
Durante il mese di gennaio 1877 si ebbero	» 2,301,730.78	. . » 548,394.—
In totale	L. 39,488,052.72	. . L. 8,871,820.—

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Com'era stato preannunciato, gli azionisti sono convocati in adunanza generale straordinaria pel giorno 26 marzo p. v. per deliberare sulla proposta della Commissione composta dei consiglieri Tommasini, Königswarter e D'Amico, di cui si è più volte parlato.

Pubblichiamo tra gli *Annunzi* il testo di tale proposta, col relativo avviso di convocazione.

— Leggiamo poi nella *Nazione* del 18:

In seguito alla dimissione da Consigliere di amministrazione delle Ferrovie Romane del comm. Ippolito Gamba, consigliere della Corte dei conti, e dopo la dolorosa perdita del conte senatore Augusto de Gori, restando vacanti due posti nel Consiglio fra quelli a nomina governativa, l'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato, in luogo del comm. Gamba, il comm. Raffaello Busacca, consigliere di Stato; e in luogo del senatore De Gori, l'on. deputato avv. Francesco Genala.

La *Gazzetta d'Italia* ha annunziato erroneamente che, in luogo del senatore De Gori, sia stato scelto l'on. deputato Nobili, mentre questi fu nominato Consigliere di amministrazione delle Strade ferrate Romane dal ministro Spaventa, in luogo e vece dell'on. Bonghi, che aveva cessato da quell'ufficio per avere assunto il portafoglio della pubblica istruzione.

Ferrovie Venete. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 15:

Ci si assicura che il Municipio di Vittorio si adoperi a compiere con la massima sollecitudine tutti gli atti e le pratiche necessarie ad affrettare la costruzione della ferrovia fra Conegliano e Vittorio. In tale guisa, non solo sarebbe soddisfatto un voto ardente di quelle benemerite popolazioni, ma avrebbe un principio di esecuzione la linea Vittorio-Belluno, sulla quale noi riserviamo il nostro giudizio.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Il ministro Nicotera nel suo ultimo discorso pronunziato a Salerno, dopo di avere accennato che la ferrovia Eboli-Reggio, e tutte le strade che riguardano le provincie Meridionali, sono d'interesse italiano e non locale, precisò nei seguenti termini le sue intenzioni:

« Per la ferrovia Eboli-Reggio io non ho che a ripetere letteralmente le dichiarazioni che feci nel mio discorso a Catanzaro. Io son certo che non si presenterà mai il bisogno di ricordare le promesse che feci colà; ma, ad ogni modo, abbiatele anche voi. La garanzia e l'assicurazione che io do è questa: Se il progetto di legge per questa strada non sarà presentato in un tempo ragionevole al Parlamento, e il tempo ragionevole per me è questo scorcio di sessione, io non rimarrò più in Consiglio ».

Ferrovia Laura-Avellino. — I lavori della linea Laura-Avellino, che si costruisce dalla Società ferroviaria delle Romane, procedono, per quanto ci risulta, assai regolarmente.

Nel primo tronco da Laura a Solofra, delle sette gallerie da scavarsi, cinque furono intieramente perforate.

Non restano che da ultimarsi le due di maggiore entità, che trovansi in complesso già compiute per la metà della loro lunghezza totale.

L'opera d'arte più importante del secondo tronco (Solofra-Serino) si è certamente la galleria detta di Turci, di metri 2048, che fu già scavata in piccola sezione per una tratta di 1000 metri circa.

Stanno eseguendosi nel terzo tronco, da Serino ad Avellino, i manufatti per il passaggio delle acque e diversi muri di sostegno.

Si attende poi su tutta la linea alla formazione degli sterri ed ai necessarii riempimenti, che trovansi in condizione assai avanzata.

La spesa finora sostenuta dalla Società per tali lavori sorpassa già i quattro milioni. (*Lav. pub.*).

Ferrovia Palermo-Trapani — Scrivono da Palermo, 12, alla *Gazzetta Piemontese*:

Finalmente potremo sperare di avere la ferrovia Palermo-Trapani. Più volte vennero incominciati, più volte sospesi i lavori. Il signor Walker, concessionario di questa linea, ebbe a perdere irremissibilmente, a favore del Consorzio interprovinciale, la cauzione di lire 350,000. Il nuovo concessionario ripiglierà presto i lavori, ed è a credere che non subiranno più alcuna interruzione.

Ferrovia di Superga. — Come annunziammo, ebbero luogo nei giorni 16 e 17 scorsi, nelle sale della Società promotrice dell'Industria nazionale in Torino, le conferenze date dagli egregi signori prof. Cavallero ed ing. Agudio sul sistema funicolare e sulla sua applicazione alla ferrovia di Superga

Sì l'una che l'altra conferenza destò il più vivo interesse nell'affollato uditorio, e prolungati applausi mostrarono quanto fossero apprezzate le idee svolte dagli egregi oratori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Ecco il prospetto ufficiale sul progresso e stato dei lavori della grande galleria del Gottardo alla fine di gennaio 1877:

	Progresso ai due imbocchi in dicembre metri	Progresso ai due imbocchi in gennaio metri	Stato alla fine di dicembre metri	Stato alla fine di gennaio metri
Galleria di direzione	185.6	185.4	7436.1	7621.5
Allargam. della stessa	169.8	204.8	5107.2	5312
Calotta	151.2	179.9	3828	4007.9
Strozzo	103.9	129 4	2785.5	2914.9
Vôlta	121	185.9	2919	3105
Piedritti	125.2	141.9	2312.5	2454.4
Compimento del tunnel con canale di scolo e nicchie	4	60	729	789

Secondo il preventivo dei lavori, furono costruiti

	in più metri	in meno metri
Galleria di direzione	—	102.1
Allargamento della stessa	—	21
Calotta	—	1256.1
Strozzo	—	945.6
Vôlta	—	1224
Piedritti	—	1384.8
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	—	2456

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 22 50 dal lato di Göschenen, di m. 15.10 dal lato di Airolo; quindi in totale m 37.60, cioè m. 5 40 in media giornaliera. La natura friabile del terreno ad Airolo richiese delle armature in legno alla Galleria.

Linee delle Valli ticinesi. — L'introito sulle linee delle Valli ticinesi durante il passato mese di gennaio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Numero delle persone trasportate 14,300 (nel 1876: 18,231), introito fr. 13,900 (fr. 14,317.30); merce trasportata, tonn. 2090 (2177), introito fr. 7400 (fr. 8584.12); introito complessivo fr. 21,300 (fr. 22,901.42), ossia in media al chilometro fr. 519.51 (franchi 558.57).

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri): Numero delle persone trasportate 18,200 (1876: 22,990), introito fr. 12,400 (fr. 13,470); merce trasportata, tonnellate 1175 (343), introito fr. 3400 (1082.30); introito complessivo fr. 15,800 (fr. 14,552.85), ossia fr. 607.69 (fr. 559.73) in media al chilometro.

Ferrovie svizzere. — La Direzione della ferrovia Nord-Est pretendeva aver diritto, per l'allacciamento fra il corpo della ferrovia ed il proprio Stabilimento di preparazione delle traversine coll'arsenico e suo esercizio in Aussershil, di sopprimere i diritti di passo. Contro questa pretesa i possessori di stabili interposero ricorso, affermando, fra le altre cose, che mancava la condizione principale per una espropriazione forzata: un'opera pubblica, per la quale sia completamente necessaria tale soppressione, in quanto che uno Stabilimento di preparazione delle traversine non può ritenersi come tale.

Ora il Consiglio federale, nella seduta del 9 corr., ha respinto questo ricorso come infondato, poichè la questione, se per uno Stabilimento di preparazione delle traversine si abbia il diritto di espropriazione, dev'essere decisa affermativamente. Se specialmente la legge del 1° maggio 1850, all'articolo 2, lemma 1°, stabilisce il dovere di cessione per il trasporto ed i depositi del materiale di costruzione, resta chiaramente spiegato che tale diritto non comprende solo la costruzione e la manutenzione di un'opera pubblica, ma, secondo le circostanze, tale diritto deve estendersi anche a quanto l'impresario costruttore non potrebbe altrimenti procurarsi senza una spesa maggiore. Al giorno d'oggi, fra il materiale delle imprese ferroviarie si comprendono senza dubbio le traversine preparate ed altri legnami, poichè è più difficile il procurarsi delle traversine di quercia, mentre quelle di abete non possono essere adoperate senza essere preparate, ed anche il legname più duro deve essere sottoposto a questo processo perchè la sua durata sia maggiore.

— Un telegramma da Berna, 15, reca:

In causa delle inondazioni, sono interrotte le seguenti strade ferrate: dell'Emmenthal presso Kirchberg, del Giura presso Cartelet, del Bötzberg presso Effingen, della Tös-

thal, della ferrovia Occidentale presso S. Maurizio e Baudry. Altre furono seriamente danneggiate.

Ferrovie francesi. — I giornali francesi annunciano che l'8 marzo p. v., presso la Prefettura dell'Alta-Savoja, verranno posti all'asta i lavori della ferrovia da Annecy ad Annemasse (3ª, 5ª e 7ª sezione). L'importo relativo è di fr. 1,050,000 per la 3ª sezione, di fr. 750,000 per la 5ª, e di fr. 1,000,000 per la 7.ª

Ferrovie austriache. — La *Semaine financ.* fa le seguenti osservazioni sulla situazione ferroviaria dell'Austria:

È noto che un progetto di legge, sottoposto in questo momento alle Camere austriache, modifica grandemente i rapporti tra lo Stato e le Compagnie di strade ferrate. Il tratto più saliente di questo progetto consiste nel diritto di riscatto accordato allo Stato, quando, durante tre anni consecutivi, una Compagnia gli avesse chiesto più della metà del reddito garantito, o quando le anticipazioni del Tesoro raggiungessero la metà del capitale-azioni garantito.

L'adozione, da parte del Reichsrath, di tali disposizioni, già approvate dalla Sotto-Commissione, potrebbe produrre (dice la *N. Stampa Libera*) il riscatto delle ferrovie seguenti: Rudolphbahn, Lemberg-Czernowitz, Jassy, Kaskau-Oderberg, Märische-Schlesische Nordbahn, Ovest Ungherese, Ungherese Galliziano, linea del Vorarlberg, linea Linz-Budweiss, Albrechtbahn, Märische-Grenzbahn (confine della Moravia), e Sud-Norddeutsche Verbindungsbahn (ferrovia di congiunzione Sud-Nord della Germania).

Un credito di fior. 15,840,000 fu preveduto per queste linee nel bilancio del 1877, ed il servizio intero del loro capitale richiede soltanto fior. 23,190,000!

A fianco poi di queste linee ve ne sono altre, le quali, benchè non comprese nella detta legge, come richiedenti meno della metà del loro reddito garantito, non costituiscono però meno un grave peso del Tesoro.

— Del resto, il bilancio austriaco dei lavori pubblici pel 1877 calcola una spesa di circa 112 milioni di florini per le ferrovie, cioè: 23 1|2 milioni di sovvenzione alle ferrovie garantite, 87 milioni per acquisti e nuove costruzioni, e 750,000 fior. per coprire le insufficienze dell'esercizio delle linee appartenenti allo Stato. Il credito corrispondente del bilancio 1876 si elevava a 53 milioni, ma comprendeva soli 30 milioni per nuove costruzioni. Il credito aperto alle ferrovie garantite era un po' meno elevato di quest'anno, cioè di 23,170,000 fior.

— Alla fine del 1876, le ferrovie in esercizio nell'Austria-Ungheria misuravano una lunghezza di 17,224 chil. I prodotti ascesero nel detto anno a 187,310,519 fior., di cui 43,6 milioni pel trasporto di viaggiatori, e 143,7 milioni pel trasporto delle merci. La rete si è accresciuta nel 1876 di 732 chil.; il che produsse un aumento di introiti di circa 6 milioni di florini.

— Un telegramma da Vienna annunciava che la Camera dei deputati, nella seduta del 16 corr., respinse con 103 voti contro 101, la proposta di aprire la discussione articolata sul progetto di legge governativo concernente la riunione della ferrovia Dux-Bodenbach colla linea Aussig-Töplitz.

Ferrovie tedesche. — I giornali tedeschi dicono che il 12 corr. cominciarono le conferenze dei rappresentanti delle Ferrovie tedesche per l'introduzione di un nuovo sistema di tariffa. Essendo d'uopo di alcune sedute per definire questo affare, avranno luogo altre riunioni nella corrente settimana.

— In una conferenza di rappresentanti di tutte le Camere di commercio bavaresi, convocata a Monaco dal Governo per esaminare il progetto prussiano sulla cessione delle ferrovie all'Impero, fu riconosciuto il poco prospero successo che se ne ripromettono i Bavaresi. Si osservò che il giudizio della Camera di Ratisbona, favorevole al progetto, non poteva essere spinto che da « rispetti politici ».

— Il Governo sassone ha respinto il progetto prussiano, secondo il quale l'Amministrazione della ferrovia Berlino-Dresda doveva esser intieramente sottoposta al Governo della Prussia.

— Il Governo prussiano ha presentato alla Camera dei deputati un prospetto dei risultati dell'esercizio delle ferrovie dello Stato durante il 1875. Vi si trova che al 31 dicembre di quell'esercizio, questa rete aveva uno sviluppo di chil. 4,248.60, di cui 227.57 aperti alla circolazione nel corso dell'anno. L'eccedenza dei prodotti fu nel 1875 di 51,277,480 marchi, in confronto di 35,651,910 durante l'esercizio precedente. Questo prodotto rappresenta il 4.8 p. 0|0 del capitale di costruzione; nel 1874, la proporzione non era che del 3.65 p. 0|0.

Paragonati col 1874, i prodotti totali delle linee amministrate dallo Stato hanno aumentato, durante l'esercizio 1875, di 1,129,532 marchi, ossia 0.7 p. 0|0. Per lo contrario, il prodotto chilometrico ha diminuito di 734 marchi. Le spese totali subirono nel 1875, in confronto dei precedenti esercizii, una diminuzione di 14,496,038 marchi (11.8 p. 0|0); e la spesa chilometrica è diminuita di 4,288 marchi, confrontando i due esercizii. In conclusione, le spese assorbirono nel 1875 il 67.8 p. 0|0 dell'introito totale; nel 1874, la proporzione ascendeva a 77.4 p. 0|0.

— Leggesi pure nei giornali tedeschi:

Gli amministratori delle Ferrovie si sono da molto preoccupati della illuminazione dei treni, ed hanno ripetutamente fatto esperimenti, senza alcun felice risultato. Sembra però che i signori Pinthac, Pischon e Compagnia, manifatturieri dei lumi da ferrovia, che hanno una fabbrica a Berlino ed una a Westminster, siano riusciti a sciogliere vantaggiosamente questo problema. Per un anno intero hanno fatto continui esperimenti, ed i risultati ottenuti sono dei più completi, tanto dal lato economico, che da quello della illuminazione. Questa si fa con una specie di gas, che si ottiene per mezzo della distillazione della morchia del petrolio ed altri olii minerali. La manifattura è molto semplice. Il gas, distillato in un piccolo alambicco, passa in un gasometro, e di là in un serbatoio, dove è mantenuto ad alta pressione per servirsene a qualunque momento. Ogni carro ha il suo proprio serbatoio di ferro battuto, posto nel piano, e può contenere gas sufficiente per 40 ore. Unito al serbatoio vi è un regolatore, che forma la parte più importante di questa invenzione. La pressione essendo eguale, la fiamma si mantiene sempre bella e chiara, anche quando vi è poco gas, senza quel tremolio che è tanto nocivo alla vista. Riguardo poi all'economia, questa non potrebbe meglio ottenersi, perchè il prezzo di consumo per ogni ora sarebbe di un centesimo circa, comprese tutte le spese di lavorazione. Le Compagnie ferroviarie della Germania hanno quasi tutte adottato questo nuovo sistema, come pure in Russia la gran linea Nicholai.

Ferrovie russe. — Un avviso del Comitato d'ispezione tecnica delle ferrovie russe annunzia che la ferrovia di Oremburgo è già aperta dal 1º gennaio scorso per la sezione da Oremburgo a Batraki, Stazione della linea Morchansk-Syzrane, per una lunghezza di 507 verste, cioè per quasi tutto il percorso, meno il ponte sul Volga ed i tronchi del Volga, a Samara, la cui costruzione non è ancora compiuta.

Ferrovie in Australia — Scrivono da Melbourne che la costruzione delle ferrovie, nel territorio della colonia, è diminuita d'assai. Ormai le grandi linee sono compiute in gran parte, e quelle che mancano tuttavia, a Levante verso il Gippsland, a Nord-Ovest per l'Australia del Sud, rimasero interrotte, e non accennano a riprendere i lavori.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 21 gennaio p. p. (*Gazz. Uff.* del 13 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per azioni al portatore, sedente in Milano col titolo

di *Società vetraria Veneto-Trentina*, col capitale nominale di un milione di lire, diviso in 2000 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 30 gennaio 1873.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* del 14) è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Fabriano (provincia di Ancona).

Casse di risparmio postali — Leggesi nella *Nazione* del 15:

Lo sviluppo progrediente del servizio delle Casse postali di risparmio ha reso necessaria nella Direzione generale delle poste la istituzione di una speciale Divisione pel servizio medesimo; ed a dirigerla è stato chiamato il cav. Saporiti, già capo di quella amministrativa del servizio dei vaglia postali.

Lavori del Tevere — Il Consiglio comunale di Roma, nella sua seduta del 15 corrente, prese a discutere sui tre quesiti relativi alla quistione del Tevere.

Circa al primo quesito, relativo alla preferenza da accordarsi alle scarpe di terra rivestite od ai muri, la Commissione era del parere di preferire i muri verticali. E dopo brevi osservazioni dell'on. Baccelli, alle quali risposero i consiglieri Vitelleschi e Ruspoli e il Sindaco, venne approvato l'ordine del giorno della Commissione pei muri verticali.

Sul secondo quesito: Se il piano del Lungo-Tevere debba stabilirsi a metri 17, ovvero limitarsi a metri 16.57, la Commissione proponeva che potesse conservarsi un'attitudine di aspettativa, non solamente a livello di metri 17, ma anche ad un livello alquanto inferiore.

Questa risposta al secondo quesito venne approvata senza discussione.

Il terzo quesito: Domanda al Consiglio se troverebbe motivo di opposizione nell'abbandono dell'alveo attuale dal ponte S. Angelo in su, sostituendolo con una nuova inalveazione, che, staccandosi poco al di sopra del pubblico mattatoio, si sviluppasse nei Prati di Castello, e raggiungesse l'antico alveo presso l'Ospedale di S. Spirito;

La Commissione proponeva che il Consiglio dichiarasse che, per mancanza di ogni dato, e per le preoccupazioni che tale progetto risveglierebbe in paese per la salute pubblica, non si può accogliere favorevolmente tale progetto, sebbene si riconosca che tale deviazione potrebbe avere i suoi vantaggi.

Dopo alcune osservazioni del consigliere Amadei, che dichiarò di non votare la proposta della Commissione (osservazioni alle quali rispose il consigliere Vitelleschi), la proposta della Commissione venne approvata dal Consiglio.

Luce elettrica in Milano. — Domenica sera ebbe luogo in piazza del Duomo l'esperimento della luce elettrica, che durò circa due ore, cioè dalle 8 alle 10. L'effetto fu sorprendente, specialmente col confronto della luce del gaz di cui era illuminata la Galleria V. E. Negli angoli della piazza del Duomo, punti più distanti dall'apparato illuminatore, si leggeva comodamente. Nullameno furono fatte osservazioni e critiche parecchie, alcune veramente opportune; ma può darsi che, con nuovi studii, si possa rimediare agli inconvienti riscontrati. Al primo, quello del fumo prodotto dal vapore che esce dalla motrice della macchina magneto-elettrica, si potrebbe ovviare collocandola lungi dall'apparecchio illuminante.

Assisteva all'esperimento una Commissione municipale, presieduta dall'assessore conte Alfonso Sanseverino-Vimercati, ed eravi anche il capo dell'Ufficio della pubblica illuminazione, ing. Bignami. Gli esperimenti si cominciarono prima colle lampade a gas accese; indi furono spente. Si trovò che la luce è di tale potenza, da illuminare la piazza, e meglio delle lampade a gas.

Domenica vennero adoperate solamente *quattro* macchine Paccinotti-Gramm, che corrispondono a circa 400 fiamme; ma il progetto sarebbe di adoperare *sei* macchine, che darebbero l'equivalente di fiamme 600.

Fra 10 o 12 giorni si farà un nuovo esperimento con *cinque* macchine.

Sappiamo che nel progetto vi è pure una buona idea, che si potrebbe utilmente applicare. Siccome si ha una caduta di acqua della forza di circa 30 cavalli, e per la macchina bastano da 12 a 15 cavalli, così si vorrebbe utilizzare la rimanente forza per mettere nel centro della piazza del Duomo una maestosa fontana, che sarebbe di decoro alla piazza stessa.

Le due motrici adoperate domenica erano uscite dalla ditta Bosisio: una era della forza di 6 cavalli, l'altra di 8.

(*Sole*).

Concorso achitettonico. — Il prefetto d'Aquila ha inviato all'Accademia Albertina di Torino i disegni relativi al progetto di ampliamento del Liceo ginnasiale in Aquila degli Abruzzi, perchè gli ingegneri ed architetti, che intendessero concorrere, ne prendano conoscenza. Per tale progetto è stanziata la somma di L. 300,000, e sarà assegnato un premio di L. 2,000, a quello tra i progetti che sarà approvato da quel Consiglio provinciale.

I progetti devono essere consegnati all'Amministrazione provinciale non più tardi del giorno 31 maggio venturo.

Nel programma si accenna all'apertura di botteghe adiacenti al porticato, ad un vasto locale ad uso di Biblioteca, ad una gran sala destinata a pubbliche riunioni od esperimenti, e ad una Pinacoteca, con altre sale annesse per ordinare le collezioni di lapidi, opere d'arte ed oggetti archeologici.

Coi disegni fu pure inviato l'elenco dei prezzi dei materiali e della mano d'opera.

Nomina. — Leggesi nell'*Opinione* del 18:

Il concorso al posto di professore straordinario di scienza delle macchine è stato vinto dal dott. ing. Francesco Sinigaglia, preside dell'Istituto nautico di Chiavari, il quale ebbe per conseguenza dal sig. Ministro della pubblica istruzione il relativo decreto di nomina.

Vendite di beni dell'Asse ecclesiastico. — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di dicembre del 1876, i lotti erano stati 278: il prezzo d'asta L. 361,429.33; il prezzo d'aggiudicazione L. 397,529.13.

Nei mesi precedenti dell'anno 1876 avevano avuto luogo 4554 lotti, che, messi all'asta al prezzo di L. 8,344,649.58, furono aggiudicati per L. 10,448,455.87.

Nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto il 1876, ebbero luogo 114,693 lotti, che, messi all'asta al prezzo di lire 392,653,482.50, furono aggiudicati per L. 505,358,647.21.

Quindi il totale dei lotti, dal 26 ottobre 1867 a tutto dicembre 1876, è di 119.525; il totale del prezzo d'asta di L. 401,359,261.41; il totale del prezzo di aggiudicazione di L. 516,204,632.21.

Ufficii telegrafici. — Il 10 corr., negli Ufficii telegrafici delle Stazioni ferroviarie di Mirandola di Romagna (provincia di Bologna), Pescara (provincia di Chieti), e Rimini (provincia di Forlì) è stato attivato il servizio del Governo e dei privati.

Il 12 corr. in Gardone (provincia di Brescia), ed il 15 corr. in S. Nicandro di Bari (provincia di Bari) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Innovazioni telegrafiche. — Attualmente, scrive il cronista scientifico della *Revue Britannique*, l'Amministrazione centrale dei telegrafi francesi studia ed esperimenta i diversi sistemi di riproduzione della scrittura per telegrammi, e fra gli altri quello del sig. Lenoir.

In questo sistema, lo speditore scrive il suo dispaccio sopra un foglio di stagno con un inchiostro grasso, ed ogni parola scritta è subito riprodotta all'altra estremità della linea.

Contemporaneamente al sistema Lenoir, si studia pure un'altra invenzione identica, dovuta al sig. D'Arlincourt.

Questi due sistemi hanno fra loro una grande analogia, e differiscono soltanto nel modo di ricevimento del telegramma.

Il sig. Lenoir adopera una penna, che la corrente elettrica appoggia sopra una carta che si svolge automaticamente; invece il sig. D'Arlincourt si serve della corrente elettrica, che produce una decomposizione chimica in un foglio di carta appositamente preparato.

Statistica mineraria inglese. — È stata pubblicata la statistica mineraria inglese pel 1875. Il valore totale dei minerali e metalli prodotti dalle miniere inglesi durante il 1875 è stato di 67 milioni e mezzo circa di lire sterline in tre divisioni: 18 milioni e mezzo di metalli, più che 46 milioni di carbone, e circa 3 milioni di minerali greggi, terre, ecc.

Nel 1874, il prodotto delle miniere inglesi era stato superiore a quello del 1875 per una somma di circa 350 mila sterline.

Le relazioni statistiche dimostrano l'abbondanza degli attuali approvvigionamenti dell'Inghilterra in fatto di carbone. Nel 1875, il prodotto del carbone raggiunse una cifra alla quale non erasi mai arrivati, la cifra cioè di 132 milioni di tonnellate.

L'oro non entra fra i prodotti minerarii che per poco più di 2 mila sterline. L'argento per 115 mila. Dopo il carbone ed il ferro, il prodotto minerario più considerevole della Gran Bretagna è il piombo. La produzione di piombo nel 1875 raggiunse la cifra di oltre 1 milione e 200 mila sterline. Quella del sale, che segue per importanza subito dopo il piombo, rappresentò un valore di 1 milione e 158 mila lire. La produzione dello stagno e dell'argilla è in continuo decremento.

Canale di Suez. — L'*Economist* di Londra pubblica la segnente statistica dei bastimenti passati pel Canale di Suez dal 1° dicembre 1869 al dicembre 1876:

Nazionalità	Numero di bastimenti	Tonnellate
Inglesi	5317	9,550,431
Francesi	561	1,639,938
Austro-Ungheresi	394	580,604
Olandesi	222	452,115
Italiani	339	381,443
Spagnuoli	105	188,056
Tedeschi	143	174,598
Egiziani	130	114,174
Turchi	143	113,335
Russi	62	104,616
Norvegesi	42	67,620
Danesi	36	47,931
Svedesi	25	30,119
Portoghesi	27	28,649
Americani	11	19,310
Belgi	9	17,400
D'altre nazioni	18	11,419
Totali	7584	13,521,758

Istmo di Darien — L'ultimo corriere d'America ha recato notizie interessanti sopra questa quistione.

La Commissione incaricata di esaminare le diverse spedizioni inviate a spese del Governo americano per istudiare la possibilità del taglio dell'istmo di Darien, ha presentato al presidente Grant la sua relazione, di cui ecco le conclusioni:

1° Il tracciato raccomandato è quello di Nicaragua, partendo da Greytown sull'Atlantico, prolungantesi con un canale sino al fiume S. Giovanni, seguendo questo fiume sino al lago di Nicarugua, traversando il lago per raggiungere il Rio del Medio e collegato con un canale al Rio del Brito, mediante il quale esso finisce nell'Oceano Pacifico. Questa via è raccomandata siccome quella che offre più vantaggi, il meno di difficoltà pratiche, ed essendo anche la più economica di tutte quelle state proposte.

2° Il lago Nicaragua, punto culminante del Canale, sarà tenuto costantemente ad un'altezza di 107 piedi sul livello del mare. Come conseguenza di questa differenza di livello, vi saranno sul versante dell'Atlantico quattro dighe nel fiume S. Giovanni e dieci chiuse. Sul versante del Pacifico vi saranno dieci chiuse. Si faranno due porti artificiali alle due estremità del Canale.

3° Le spese di costruzione ammonteranno almeno a 100 milioni di dollari, il che è meno della spesa risultante da ogni altro progetto.

4° Terminate le trattative preliminari, il taglio potrà essere compiuto nello spazio di dieci anni.

5° Il Canale interoceanico dovrà essere posto sotto la protezione di tutte le Nazioni interessate, che dovranno garantire non solo la neutralità del Canale e le opere d'arte, ma ancora quella di un territorio, non minore di 50 miglia di larghezza, da ciascun lato del Canale sopra una estensione di 150 miglia marittime, così lungo le coste, che verso l'alto mare.

Il presidente Grant entrò, per quest'oggetto, in comunicazione coi Governi europei; quando avrà ricevuto tutte le risposte, sottoporrà tutta la corrispondenza al Congresso, con un messaggio speciale, invitando gli Stati Uniti ad intavolare gli opportuni negoziati per l'esecuzione di questa grande impresa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Fermi, ma con poche transazioni, furono nella scorsa settimana i valori ferroviarii; e non è sperabile, a riguardo di essi, animazione maggiore, infino a che il Governo non abbia posto in sodo qualche cosa che provveda alla loro sorte definitiva. Le Azioni Meridionali oscillarono fra il 333 al 332; le Obbligazioni relative quasi invariate sul 232.50; stazionarii pure i Boni sul 563 contanti. — Le Sarde, serie A, s'aggirarono sostenute sul 229.50; quelle della serie B, sul 226. — Le Pontebbane negoziate a 367.50. — Le Vittorio Emanuele, a Torino, tenute a 254. — A Firenze, le Azioni Strade Ferrate Livornesi negoziate a 330; le Obbligazioni dette a 227.

A Parigi, le Azioni delle Strade Ferrate Romane in buona vista tra il 73 al 75; le Obbligazioni relative negoziate a 239. Le Vittorio Emanuele a 235 circa.

Nella stessa Borsa le Lombarde si trattarono tra il 166 al 163; le Obbligazioni invariate sul 232.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Napoli 1871 — 22ª Estrazione del 15 febbraio 1877.

Obbligazioni rimborsabili con premii.

Vinse il premio di L. 100,000 il N. 15001.

Vinsero il premio di L. 1000 i numeri: 5506, 68892, 36433.

Vinsero il premio di L. 500 i numeri: 29803, 76477, 13237, 12742, 82867, 36472.

Vinsero il premio di L. 400 i numeri: 44008, 890, 68477, 35630, 10392, 77715, 3205, 26897, 2043, 72406.

Vinsero il premio di L. 300 i numeri: 63714, 51382, 69798, 58302, 8870, 68228, 50699, 1372, 64461, 39520, 64445, 20710, 47086, 59579, 69403, 49498, 70883, 65383, 4966, 23822.

Obbligazioni rimborsabili alla pari.

73338 72227 9230 35071 67924 79105 21485 68288 15532
44591 44609 66724 87660 79063 42804 26729 1617 56870
10716 68726 19717 8305 86012 25461 77888 69634 67090
40310 36270 18819 80876 45773 38201 5312 69456 1985
38412 74345 85251 87699 710 38943 80461 1335 47846
56277 21666 53820 18726 59455 56818 71216.

CONVOCAZIONI

Banca Pisana di anticipazioni e di sconto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 25 corrente in Pisa (via S. Martino, 5), per udire il rapporto del Presidente del Consiglio, del Direttore e dei Censori sulla gestione del 1876, e per la presentazione del relativo bilancio.

Cassa di sconto di Spezia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 28 corrente in Spezia (Teatro Civico), per l'approvazione del bilancio 1876, per la nomina del presidente e 6 consiglieri, e per deliberare sopra proposte di transazioni.

Banca Bergamasca di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 5 marzo p. v. in Bergamo (sede sociale, via Prato, 21), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per l'approvazione del rendiconto sociale 1876 e relativo dividendo, e per la nomina di sei amministratori e tre censori.

Banca di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 marzo p. v. in Pinerolo (Circolo), per udire la relazione del presidente e dei censori, per l'approvazione del bilancio 1876, per la riforma dello statuto sociale, e per la nomina di amministratori e censori.

Lanificio Rossi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 11 marzo p. v. in Milano (via Mercato, 9), per udire le relazioni del Consiglio di amministrazione e dei revisori sulla gestione e sul bilancio 1876, per approvazione del bilancio stesso e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Società anonima della filatura, tessitura e tintoria di cotone in Pordenone — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 4 aprile p. v. in Venezia (Casino dei Negozianti), per udire il rapporto dei censori sul bilancio consuntivo 1876, per approvazione del bilancio preventivo 1877, per la nomina del Direttore, e per deliberare sull'acquisto di terreni.

PAGAMENTI

Cassa Generale (*Genova*) — Dal 14 corrente si pagano agli azionisti L. 15, cioè L. 7.50 per interessi del 2° semestre 1876 e L. 7.50 per maggiori utili durante il semestre stesso. I pagamenti, col cambio di due azioni vecchie per una nuova liberata di L. 300, si faranno presso la sede della Cassa in Genova.

Credito Mobiliare Italiano — Dal 22 corrente si pagheranno agli azionisti L. 16 per azione per dividendo dell'esercizio 1876. Vedi più sotto gli *Annunzi*.

Avvisi d'Asta

Il 26 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Milano, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ristauro della difesa in fascinoni all'arginatura sinistra di Po al Botto in Comune di Mirabello, circondario di Lodi, per la presunta somma di L. 105,138. Lavori da eseguire entro 75 giorni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale da Aosta in Francia pel Piccolo S. Bernardo, della lunghezza di m. 55,009, per la presunta annua somma di L. 16,680. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 1800; cauzione definitiva L. 555 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della tombinatura nella parte sud est della soppressa Piazza d'armi, e della formazione dei corsi Siccardi e Principe Amedeo, per il presunto importo di L. 108,000. Lavori da eseguire prima dell'agosto a. c. Deposito L. 10,800 in denaro o fondi pubblici dello Stato.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Treviso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della quinquennale manutenzione delle opere di verde e difesa lungo il fiume-torrente Piave, dal ponte della Priula alla Chiavica detta dei Pali a destra ed ai Revedoli a sinistra, a diminuzione della presunta somma annua di lire 31,488.33, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra la Cappella S. Jérôme presso Bard e la città d'Aosta, della lunghezza di m. 2542, per la presunta annua somma di L. 35.430. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 2400; cauzione definitiva L. 1200 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Regalbuto a Catenanuova, della lunghezza di m. 14.623, per la presunta somma di L. 165,996.86. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito d'asta L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 1° marzo p. v., presso il Municipio di Sarzana, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di arginamento del torrente Calcandola, dal ponte della strada nazionale alla sua foce nel fiume Magra, per l'importo di L. 48,883.86. Condizioni d'asta e Capitolati visibili alla Segreteria municipale.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione ed ampliamento della Caserma comunale di S. Francesco in Teramo, e costruzione di una nuova caserma e polveriera in detta città, in diminuzione della somma di L. 125,000, dedotto il ribasso di L. 11.76 p. 0[0 offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono sempre quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 2 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Santa Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra il Colle Gigliotto e Grammichele, della lunghezza di m. 31,100 per la presunta annua somma di L. 23,170. Manutenzione dal 1° aprile 1877 fino al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Gigliotto a Terranova, compreso fra il Gigliotto o Bivio per Caltagirone ed il ponte sul Passo di Piazza, della lunghezza di m. 10,039.42, per la presunta annua somma di L. 17,640. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito L. 2000; cauzione definitiva come sopra.

— Il 3 detto mese, presso la Congregazione di Carità in Trino (provincia di Novara), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento del palazzo dell'Ospedale, per la presunta somma di L. 55,900. Lavori da eseguire entro 15 mesi. Deposito L. 3000 in denaro.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione del Consorzio stradale in Domodossola (provincia di Novara) si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della nuova strada carrozzabile da Vogogna a Masera, della lunghezza di m. 12,181, sul prezzo di L. 197,190.78, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 20,000 in rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria dell'Arsenale di Napoli, si procederà al definitivo deliberamento della provvista di acciaio naturale in verghe, acciaio di cementazione, filo di ferro, ferro in lamiera ed in verga, ecc., pel complessivo importo di L. 28,714.21, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Consegna alla Direzione medesima entro 70 giorni. Deposito L. 3300 in contanti o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista e posa in opera di circa 360 metri lineari di guide di pietra sagomate in parte dei Corsi del Re e Principe Amedeo, al prezzo di L. 7.15 al metro lineare. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— L'8 detto mese, presso il Municipio suddetto, si terrà un'asta per l'appalto triennale del 2° lotto della sistemazione, selciatura e manutenzione del suolo pubblico della città, per il presunto importo annuo di L. 80,000. Condizioni e Capitolati visibili come sopra.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 7ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	(*) 3441 3429	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	620,053.45	585,305.70	34,747.75	»
Merci a grande velocità . .	172,285.40	165,632.80	6,652.60	»
Merci a piccola velocità . .	802,580.00	752,565.40	50,014.60	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,594,918.85	1,503,503.90	91,414.95	»
Navigazione sui laghi . . .	14,798.00	9,122.75	5,675.25	»
Totale della settimana. . .	1,609,716.85	1,512,626.65	97,090.20	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 18 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	4,061,571.85	3,875,122.40	186,449.45	»
Merci a grande velocità . .	1,307,145.35	1,181,011.30	126,134.05	»
Merci a piccola velocità . .	5,281,064.28	4,980,187.45	300,876.83	»
Totale dei prodotti ferroviari	10,649,781.48	10,036,321.15	613,460.33	»
Navigazione sui laghi . . .	84,870.04	66,398.90	18,471.14	»
Totali	10,734,651.52	10,102,720.05	631,931.47	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1876	1875	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 7ª settimana . . .	463.50	449.61	+ 13.89	+ 3.09
Prodotti totali . . .	3105.80	3001.29	+ 104.51	+ 3.48

Strade Ferrate Meridionali

4ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *gennaio* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	447,506.04	309,48
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	343,192.72	237.34
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 104,313.32	+ 72.14
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	1,604,694.13	1,109.75
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	1,225,235.43	847.33
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 379,458.70	+ 262.42
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	145,585.97	134.55
Settimana corrisp. nel 1876.	937.—	92,897.21	99.14
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+145 —	+ 52,688.76	+ 35.41
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	533,747.13	493.29
Introiti corrisp. nel 1876 .	931.54	386,459.93	414.86
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+150 46	+ 147,287.20	+ 78.43

Strade Ferrate Romane

52ª Settimana. — *Dal* 25 *al* 31 *dicembre* 1876.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotto della settimana. .	1,646	847,874.65	26,859.30
Settimana corrisp. del 1875.	1,646	662,722.87	20,993.75 (a)
Differenza (in più . . .	—	185,151.78	5,865.55
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 31 x.bre 1876 .	—	27,061,677.59	16,440.87
Periodo corr. 1875	—	25,966,082.51	16,028.45
Aumento	—	1,095,595.08	412.42
Diminuzione		—	—

(*a*) I prodotti del 1875 sono definitivi.

Osservazioni.

Dal 1 gennaio al 23 dicembre 1876 chilometri in esercizio . . . N. 1646
» 1 » al 14 novembre 1875 » » N. 1617
Tronco Terontola-Chiusi aperto all'eserc. il 15 9.bre 1875 in chil. » 29 N. 1646

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,070	9,539.92
Bagagli	270	140.99
Merci a grande velocità	1,250	784.05
Merci a piccola velocità	1,560	9,061.83
Introiti diversi	»	100.34
Totale L.	12,150	19,627.13

ANNUNZI

SI AVVISANO I SIGNORI

INGEGNERI, APPALTATORI ED INTRAPRENDITORI

che presso la Casa **BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI** in **Genova**, trovasi tuttora in vendita una importante quantità di **Materiali** di **occasione**, come **Vagoncini, Piani inclinati, Macchine a vapore**, locomobili e fisse, **Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Utensili** da fabbri, falegnami, minatori, ecc., ecc., il tutto a prezzi moderatissimi.

CARTIERA ITALIANA

Per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, gli azionisti della Cartiera Italiana sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 10 marzo 1877, ad un'ora pomeridiana precisa, nel locale della Borsa di Torino, in via dell'Ospedale, n. 28.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio.
2° Rapporto dei Revisori dei Conti.
3° Approvazione del Bilancio.
4° Nomina di Amministratori a termine dell'art. 14 dello Statuto.
5° Nomina di Revisori dei Conti.

In conformità dell'art. 22 dello Statuto, hanno diritto d'intervenire all'Assemblea gli azionisti possessori di almeno 20 azioni, che abbiano depositato i loro titoli.

Il deposito dei titoli si farà non più tardi del 28 febbraio 1877 in **Torino**, alla Sede della Società, via Alfieri, num. 9, e presso la Banca di Torino; ed in **Milano** presso i signori Vogel e Comp.

A tenore dell'art. 26 degli Statuti, per deliberare validamente è necessario l'intervento di almeno 20 azionisti, che rappresentino un quarto del capitale sociale.

Torino, 8 febbraio 1877.

La Direzione.

MANIFATTURA DI LANE IN BORGOSESIA

Per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, gli azionisti della Manifattura di Lane in Borgosesia sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 10 marzo 1877, alle ore due pomeridiane precise, nel locale della Borsa di Torino, via Ospedale, n. 28.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio.
2° Rapporto dei Revisori dei Conti.
3° Approvazione del Bilancio.
4° Nomina di Amministratori a termini dell'art. 17 dello Statuto.
5° Nomina di Revisori dei Conti.

In conformità dell'articolo 25 dello Statuto hanno diritto d'intervenire alla Assemblea gli azionisti possessori di almeno 10 azioni, che abbiano depositato i loro titoli.

Il deposito si farà non più tardi del 28 febbraio 1877 in Torino, alla Sede della Società, via Alfieri, n. 9.

A tenore dell'art. 29 dello Statuto, per deliberare validamente è necessario l'intervento di almeno 15 azionisti, che rappresentino un quarto del capitale sociale.

Torino, 8 febbraio 1877.

La Direzione.

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA

di **Brücker & Zinke** a **Cölln** presso **Meissen** (Sassonia)

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.

A richiesta, vengono spediti campioni gratis.

Si ricerca rivenditori.

G. ROCHETTE

(Valdocco) TORINO

Stabilimento di

COSTRUZIONI IN FERRO

E FONDERIA

Ponti, Tettoie e Caldaje, Ruote idrauliche, Turbine perfezionate, Trasmissioni, Torchi, Macchine per cartiere e ceramica.

SPECIALITÀ

di Materiali per Ferrovie e Imprese.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches.

L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares et les Librairies.

Prix: 3 francs.

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di adunanza generale straordinaria.

Il sottoscritto porta a notizia dei signori azionisti che il Consiglio d'amministrazione della Società nella sua seduta del dì 8 corrente ha preso la seguente deliberazione:

Il Consiglio

Vista la propria deliberazione del 15 gennaio scorso, con la quale giudicando giunto il momento opportuno di cercare il miglioramento delle condizioni fatte agli azionisti ordinari e privilegiati, con la partecipazione all'esercizio della rete riscattata, in base ai voti delle assemblee generali del 18 settembre 1873 e 25 giugno 1875, nominava all'uopo una Commissione composta dei consiglieri Tommasini, Koenigswarter e D'Amico;

Vista la proposta della detta Commissione presentata nei termini seguenti:

« La Commissione per rendere possibile la partecipazione degli azionisti non garantiti alla nuova « combinazione di esercizio, ha dovuto preoccuparsi delle questioni eventuali che potrebbero sor- « gere nella ripartizione della rendita ceduta dal Governo pel riscatto, questioni che inceppando « questo capitale renderebbero impossibile lo scopo, ed ha come solo mezzo pratico proposto:

« 1° D'invitare tutti gli azionisti non garantiti a presentare i loro titoli agli uffici sociali, nei « termini, modi e forme che saranno stabiliti dal Consiglio d'amministrazione, per essere annotati « della loro accettazione alla presente proposta.

« 2° Fermo stante il riparto di L. 7.50 di rendita alle azioni ordinarie e di L. 10 di rendita « alle azioni trentennarie e privilegiate, già antiche Centrali Toscane, di erogare la somma de- « rivante da tutti i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877, della rendita spet- « tante alle azioni ordinarie per la Convenzione 17 novembre 1873, a benefizio delle azioni tren- « tennarie ed antiche centrali Toscane, a saldo e stralcio di ogni loro pretesa.

« 3° Il reparto dell'ammontare del detto beneficio viene stabilito nella proporzione di 3[4 per « ogni azione trentennaria, di 1[4 per ogni azione privilegiata (già Centrale Toscana), e perciò « presentandosi i titoli nella proporzione di 196,140 ordinarie, 21,115 trentennarie e 16,800 Cen- « trali Toscane, spetterà alle trentennarie circa L. 190 ed alle seconde circa L. 63, salvo la quota « proporzionale delle spese di liquidazione.

« 4° L'accettazione della transazione suddetta implica il consenso a partecipare, colla rendita « proveniente dal riscatto, a quella nuova Società di esercizio che potrà essere convenuta dal- « l'Amministrazione sociale col Governo o col gruppo finanziario che la costituisse.

« Il Consiglio provvederà a quanto occorre per portare ad atto la presente deliberazione ».

Sulla proposta del consigliere Lattis, visto l'articolo 8° della Convenzione 17 novembre 1873,

Delibera

Di sottoporre la proposta suddetta ad una assemblea generale degli Azionisti da convocarsi il 26 marzo prossimo venturo.

Quindi in coerenza della suddetta deliberazione gli Azionisti della Società sono convocati in generale adunanza pel dì 26 marzo prossimo venturo, a mezzogiorno, presso la sede sociale in Firenze, all'oggetto di deliberare intorno alla proposta riportata di sopra.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza generale.

Firenze, 16 febbraio 1877.

Il Direttore generale
G. DE MARTINO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 28 Febbraio 1877 N.° 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

IL DECENTRAMENTO DELLE FERROVIE
o una nuova politica ferroviaria in Italia

III.

Dopo avere accennato ai bisogni dell'avvenire, ai difetti della politica attuale delle ferrovie italiane, conviene ricercare se non sia possibile trovarne un'altra, che torni più soddisfacente alle esigenze delle popolazioni.

Tra le 35 Nazioni costituite, che vanno annoverate tra le più civili, 11 hanno un Ministero dei lavori pubblici, 24 non ne hanno punto, e tra queste ultime l'Inghilterra, gli Stati Uniti, la Danimarca, la Svezia, la Norvegia, l'Olanda, la Svizzera, la Turchia, le Indie, ecc. In questo Regno Unito, tutto il servizio ferroviario è controllato da 4 ispettori del *Board of Trade*, e dal *Railway and Canal Traffic Commissioners*. Non esiste nè un Genio civile, nè uno ferroviario; e la mancanza di questi elementi non fa mancar nulla, anzi non vi è paese dove si sieno compite opere più ardite ed ottenuti risultati così importanti; lo stesso è pure altrove.

Tutto ciò vuol dire, che certi congegni amministrativi non sono assolutamente necessarii; e che, se per mezzo di essi si hanno dei risultati, anche con la loro assenza se ne ottengono, e dei migliori; e quindi, senza pure abolirli, il diminuirne l'ingerenza, il circoscriverne l'azione, il ridurli a quelle proporzioni che sono un vantaggio e non un ostacolo, è meta da desiderarsi, specialmente per le ferrovie.

Di queste se n'è fatto in Italia un servizio tecnico, mentre ne costituiscono uno commerciale, industriale ed agricolo; stanno alla dipendenza del dicastero dei lavori pubblici, mentre sarebbe più logico che stessero alla dipendenza di quello del commercio e dell'industria. L'esecuzione di una ferrovia dura qualche anno; il suo esercizio dura sempre, e la parte tecnica ne diventa un accessorio. Ciò conferma che, sino dalla loro origine, è il criterio commerciale quello che deve dominare, anzichè il tecnico. Nella stessa guisa che nei trasporti, nelle costruzioni, nelle comunicazioni ed ogni altro di tecnico che serve alla difesa dello Stato, si comprende il dominio militare, così si capisce che i trasporti, le costruzioni, le comunicazioni per le transazioni di una Nazione debbano trovarsi nel dominio commerciale, od almeno il più ch'è possibile in relazione con quei poteri amministrativi, che hanno il massimo interesse nei mezzi di sviluppo, e quindi una diretta premura a migliorarli al più possibile.

Un uso, che non ha ragione, ha fatto dominare sinora il criterio contrario; ma il giorno in cui, per un caso straordinario, si tratta di riordinare tutto il sistema ferroviario; che si deve stabilire la politica che deve reggerlo per lo avvenire; e che, per una eccezione che non si verificherà due volte in Italia, si è in grado di adottare delle disposizioni generali per la costituzione delle Società ancora esistenti, — in questo giorno, dico, si può ben domandarsi se non sia il caso di esaminare l'opportunità di dare a Cesare quello che è di Cesare, e risolvere il problema ferroviario secondo i bisogni commerciali, industriali ed agricoli della Nazione. E questa domanda devesi tanto più fare, in quanto essa è l'aspirazione di coloro che hanno esaminato largamente le conseguenze dei nostri mezzi attuali di comunicazione.

Tra gli ultimi e più autorevoli va certo annoverato il Franqueville, il quale, con la prudenza che domina ne' suoi scritti sopra le ferrovie inglesi e francesi, non ha già biasimato queste, ma si è dichiarato grande ammiratore delle prime, caldo partigiano del decentramento e della concor-

renza, e poco amico dei monopolii; ed ha riconosciuto che nelle ultime, cioè nelle francesi, gl'interessi locali e quelli privati non sono bastantemente protetti, non hanno mezzo di farsi sentire. E non è egli solo di questo avviso; ma v'ha pure chi trova che questo difetto esiste anche qui, perchè le Compagnie, abusando del loro privilegio e della loro forza, hanno qualche volta sacrificato gl'interessi locali. Uno scrittore del *Quartely Review*, autorevole rivista che ha per collaboratori i migliori uomini di questa regione, scrisse, qualche anno fa, un articolo intitolato: *Industrial Monopolies*, in cui si propose di studiare quello che in Italia si voleva risolvere a tamburo battente: cioè a chi dovevano appartenere i grandi monopolii di una Nazione. Egli esaminò, uno per uno, tutti quelli che esistono qui: porti, docks, strade, ferrovie, ippoferrovie, poste, telegrafi, gazometri, condutture d'acqua, ecc., ecc.; ne rilevò i vantaggi e gl'inconvenienti amministrativi, politici, finanziarii e commerciali; e, dopo aver tenuto conto di tutto, nonchè delle opinioni di diversi economisti moderni, pose questa quistione:

La proprietà e l'esercizio dei grandi monopolii deve appartenere ad Intraprese private, al Governo centrale, od ai Poteri locali?

Egli conchiuse per i *Poteri locali*; e circa le comunicazioni scrisse così:

Che le Contee, gl'Hyhway (Consorzii stradali) *ed altri distretti avessero il potere di costruire ogni specie di ferrovie.*

Non si potrebbe, sulla base di questi criterii, che rappresentano la tendenza moderna della legislazione sui monopolii, tentare lo studio di una soluzione del problema ferroviario in Italia?

I Corpi costituiti, che hanno maggior interesse nelle ferrovie, sono le Provincie, i Comuni delle grandi città italiane, e, pei maggiori porti, altresì le Camere di commercio; nessuno nello Stato può meglio di essi valutarne la bontà, i difetti, l'utilità, la necessità, l'opportunità regionale e locale. In ogni provincia d'Italia, codesti Corpi rappresentano l'interesse agricolo, il commerciale, l'industriale, quelli dell'abitante della città come del residente nelle campagne, dell'armatore come del mercante; in continuo contatto con tutti, ne conoscono le tendenze, i bisogni, i desiderii ed i mezzi, e sono i soli che, per tale conoscenza, ponno opportunamente soddisfarli; sono, infine, Corpi elettivi, responsabili del fatto loro innanzi alla pubblica opinione, accessibili a tutti, e quindi più adatti a far bene che non un potere burocratico, il quale, in realtà, non è responsabile di nulla.

Composti di elementi diversi, legati però tra loro da un interesse comune, gli errori che codesti Corpi ponno commettere sono limitati; poichè, dove sono molte le intelligenze a sindacare, i risultati ultimi sono sempre migliori che laddove son poche, le quali spesso decidono senza conoscenza diretta degli elementi che compongono una quistione. Torino, Genova, Alessandria, Milano, nelle diverse loro rappresentanze regionali e locali, sanno, molto meglio di qualunque Potere centrale, come, perchè, quando e per dove deve svilupparsi la rete ferroviaria provinciale e quella comunale; e così è di tutte le parti d'Italia. E ciò è tanto vero che, per quanto è stato possibile, le Società ferroviarie hanno sempre cercato che i loro Consigli d'amministrazione fossero composti d'uomini delle maggiori città servite dalla loro rete; poichè riconoscevasi che, all'atto pratico, non bastava l'intelligenza dell'amministratore, ma era necessario altresì il concorso di chi conosceva i bisogni locali.

L'obbiezione che le ferrovie si troverebbero così in mano di gente incompetente, non è neanche presentabile: sarebbe lo stesso di voler far credere che i pochi uomini del Potere centrale valgono più delle capacità sparse nelle 60 provincie italiane, oppure che la infallibilità è tutta del Potere centrale, ciò ch'è lontano, anzi lontanissimo dal vero.

Ciò che può presentare obbiezione all'attuazione pratica di tale decentramento ferroviario è forse il suo lato legislativo e finanziario?

La legge d'espropriazione in Italia ha già delegato facoltà ai Prefetti per una certa specie d'opere pubbliche; le Provincie, come i Comuni, hanno già la responsabilità di certe strade; nulla osta quindi che, coi criterii delle leggi esistenti, vengano esse allargate sino a lasciare ai Poteri locali amministrativi il dritto di decidere sulla esecuzione delle ferrovie provinciali e comunali, come pure di assumersi la responsabilità di costruirle, di esercitarle o di darle in affitto o regia, e fare tutto ciò ch'essi compiono già per altre opere pubbliche.

Amministrativamente si concepiscono benissimo diversi Consorzii regionali dell'alta Italia, della centrale, della meridionale, ecc., che per le questioni comuni potrebbero riunirsi e deciderle; e per le proprie, avrebbero gestioni separate, dove i varii delegati delle Provincie, dei Comuni e delle Camere di commercio formerebbero un'Assemblea generale, che nominerebbe, come in una Società, il suo Consiglio d'amministrazione, al quale si riferirebbero le Giunte provinciali, che avrebbero la cura delle nuove comunicazioni da promuovere. Il meccanismo attuale delle Amministrazioni ferroviarie non avrebbe per ciò nulla a soffrire, nulla essendo più dannoso, nella gestione dei grandi monopolii, che il mutamento del personale assuefatto a condurli.

Resta la quistione finanziaria, che non pare la più difficile. Il valore delle Ferrovie italiane è consolidato in titoli diversi, che, tra i prodotti delle ferrovie stesse e le sovvenzioni, rappresentano un'annualità passiva, stimata in media a 51 milioni annui. Più o meno che sia, la situazione non muta: è un carico della Nazione, che si deve pagare. Che lo paghi poi lo Stato colle sue rendite riunite, o lo paghino le Provincie ed i Comuni colle proprie, *dopo esserne stati discaricati dallo Stato*, pei contribuenti la situazione non muta punto; e la proprietà delle ferrovie può passare senza difficoltà dallo Stato o dalle Società agli anzidetti Consorzii.

Riguardo all'esercizio, nessuna Società esercente potrebbe offrire migliori garanzie di quelle che rappresentano le Provincie ed i principali Municipii d'Italia riuniti in Consorzii: solidità senza pari; nessuno scopo di lucro; interessi minimi da pagare, perchè il capitale d'esercizio lo ponno radunare tra loro facilmente; certezza infine che, se sono possibili beneficii dalle Ferrovie, ad esse medesime saranno applicati dai Consorzii. Impossibili, infine,

gl'inconvenienti rimproverati alle Società straniere, e quelli temuti, dal punto di vista politico, dalle Ferrovie in possesso dello Stato, poichè i Consorzii non ponno costituire, come il Governo, un partito politico, e la loro diversa composizione impedisce qualsiasi influenza dominante.

Dal punto di vista finanziario, vi è pure da aggiungere che un'emissione di titoli di simili Consorzii per nuove costruzioni presenterebbe al pubblico garanzie poco comuni, ed offrirebbe dati di successo non facili altrimenti. All'interno, i proprietarii concorrerebbero poi naturalmente ad impiegare i loro risparmii in opere, che debbono tornare utili al territorio delle rispettive provincie, disposte in gran parte da loro stessi, e quindi col convincimento non esservi altro scopo di lucro, ma interesse comune a ben condurre ed amministrare: considerazioni queste che hanno molto più valore che si non pensi in una operazione di credito.

Le Ferrovie sono, in molte parti, impieghi di danaro di poco profitto, spesso di nessuno; e non perchè l'industria in sè non dia utile, ma perchè il suo primo impianto comprende molti esborsi, che non sono adoperati realmente per essa. A parte i valori di concessione, vi sono nelle Società le spese ed i beneficii dei fondatori, quelli bancarii, quelli di costituzione, ed altri simili, rappresentanti differenze che aumentano il capitale reale ordinariamente del 30 per cento; in fine, le spese effettive di costruzione, che per le alee dei còttimi sono sempre maggiori del vero; e naturalmente tutto ciò che non è del tutto indispensabile, toglie interesse ai capitali impiegati. E si è oggi così persuasi di questi difetti, che il capitale destinato ad opere pubbliche si cerca, presso diverse Nazioni, di consolidarlo non più per via di Azioni, ma per mezzo di Obbligazioni, in opere pubbliche garantite da Poteri locali o centrali, date in pagamento totale o parziale agli esecutori a certi corsi; l'esperienza avendo provato che questo modo è più economico, e che il pubblico preferisce questa specie di titoli alle Azioni.

Oltre di che, la spesa di costruzione di una ferrovia, fatta da Consorzii, può riuscire molto minore. La media del costo del chilometro ferroviario in Italia è di 250,000 lire, ma essa può ribassarsi di molto. La ferrovia del *Duca di Sutherland* ha costato qui 54,800 franchi al chilometro; e gl'ingegneri inglesi convengono che, tolte le spese parlamentari ed il valore di certi terreni eccezionali, si ponno compire le reti provinciali con poco più di 5000 sterline al miglio inglese. In Italia, dove non vi sono queste spese e questi valori, dove la mano d'opera è ricercata, questo prezzo rappresenta 80 *franchi al metro lineare di ferrovia*, ossia 48 per la piattaforma, 16 per il materiale mobile, 16 per le Stazioni ed altro; e si può senza esitanza asserire che la maggior parte della rete provinciale italiana si può eseguire a questi prezzi. Con lavori fatti con *parsimonia*, cioè come qui, solidità e non lusso di murature ed altro, senza perentorii dannosi, o con acquisti di materiale compiti con *giudizio* ed *in tempii opportuni*, si potrebbe dotare l'Italia di linee ferroviarie, che potrebbero sostenere il parallelo di quelle scozzesi, irlandesi e svedesi.

Queste cose ponno compiersi bene da Consorzii, perchè, riuniti assieme i risparmii finanziarii e quelli di costruzione, ne risulterebbe che i capitali impiegati otterrebbero un interesse ragionevole, il quale, per le evidenti garanzie offerte, riuscirebbe ad accogliere quelli indigeni sparsi nelle provincie italiane, e quelli stranieri che non avrebbero più i timori attuali. E tutto ciò non è possibile allo Stato, ed è divenuto difficile alle Società.

Lo Stato italiano, senza volerlo, non ha avuto opportuno *tatto* col capitale straniero; le sue varie Amministrazioni non furono mai, e non lo sono forse ancora, convinte che un Governo, il quale ha bisogno del credito pubblico, deve, come un privato negoziante, evitare certi reclami, anche a costo di dover perdere qualche milione; che vi sono servitù commerciali e finanziarie, che non si ponno scuotere, nè da un privato, nè da uno Stato; e che, come il primo spende sovente molto per mantenere il suo credito, la sua riputazione, per non destare apprensioni, per conservare tutte le apparenze che ispirano al pubblico fiducia e credito, così il secondo, cioè lo Stato, non può impunemente trascurare tutto ciò, senza crearsi una barriera presso il banchiere dei banchieri, ch'è il pubblico.

Non è qui il caso di rilevare se coteste Amministrazioni avessero il dritto legale o la ragione leale di compiere certi atti contro il capitale straniero, o solo di ricordare essersi fatti contro di esso gravi reclami, che non potevano rimanere inascoltati. In Italia non s'ignora che, per abbondanza di zelo e soverchio spirito di fiscalismo, il Tesoro spende in litigi circa 2 milioni all'anno, e che il numero dei processi dell'Amministrazione sorpassa ogni anno l'incredibile cifra di 8,800 (dico *ottomila ottocento*), Sono note le guerre accanite mosse alle Società ferroviarie; il sistema, poco esemplare di liti, quistioni, puntigli, personalità contro funzionarii esteri; e dalla lettera dell'on. Luzzatti, pubblicata nel maggio scorso nel *Giornale degli economisti*, sino al contenuto di quelle (intitolate *Alcune idee*), dirette sulla fine del novembre al direttore del *Diritto* da una persona (diceva il giornale) assai autorevole e competente, risulta evidentemente, anche senza rammentare le discussioni parlamentari, che le Amministrazioni centrali d'Italia riuscirono a guadagnarsi, se non altro, la riputazione d'intemperanti e poco pratiche.

E tutto questo sarebbe ancora un piccolo male, se all'estero non vi fosse stato di peggio. Chi mette insieme i reclami continui di questi ultimi anni della *Corporation of Foreign Bond holders*, che una volta giunse persino a formare una coalizione di *cento* delle maggiori Banche, tra quelle d'Inghilterra e quelle di Francia, sotto la forma di una protesta contro la Finanza italiana; i reclami dolorosi ed offensivi del Comitato della Ferrovia di Savona; quelli dei Canali Cavour, che negli scorsi giorni occuparono ancora qui l'opinione pubblica; e quelli ultimi, senza dire dei precedenti, degli Azionisti delle Ferrovie dell'Alta Italia, i quali si lagnano oggidì di una tassa ingiusta sopra i *cuponi*, che la Casa Rothschild dichiara aver combattuto, ma non potuto impedire; chi, ripeto, mette insieme tutto ciò, non può più avere illusione alcuna sulla riputazione formata all'estero circa l'impiego di capitali in Italia.

È vero che l'Amministrazione italiana non presta molta attenzione a tali cose, pensando forse come quell' uccello che, quando pone la testa in un buco, crede di non essere più veduto; ma questa sua illusione non oltrepassa

i confini della sua residenza. Il pubblico, allo interno come all'estero, ha pagato con molte centinaia di milioni la sua troppa buona fede, e chi ha perso il suo danaro è un terribile nemico, che si vendica col ripeterlo sempre; ed i *cinquecento milioni di capitale estero* perduto in Italia, in gran parte pei soprusi amministrativi, gridano ancora vendetta! Laonde, prima di affidare altri danari alle industrie italiane, che si ponno trovare in condizione di subire le perdite, dipendenti dalle Amministrazioni centrali, passeranno certo parecchi lustri.

Tutto ciò è ben doloroso; ma sarebbe più doloroso ancora non metterlo in piena evidenza, perchè si continuerebbe in una via senza uscita, mentre invece si può riuscire a prenderne un'altra, che a poco per volta riconduca nel pubblico la fiducia. La quale non è, veramente, venuta meno agli Italiani ed all'Italia, ma all'eccesso di potere di certe Amministrazioni, che, allontanandosi da quella equità che si deve avere col capitale estero ed indigeno, posto a rischio nelle grandi industrie di una Nazione, sono riuscite a produrre in esso, non timore, ma spavento.

Quando, per le ferrovie, sarà riservata al Potere centrale un'azione *circoscritta*, ed il pubblico saprà ch'esse dipendono da Poteri locali, i quali, educati dagli errori di quello centrale, li eviteranno con ogni cura e studio, è indubitabile ch'esso offrirà volentieri i suoi risparmii per la loro costruzione, ed allora il capitale estero vi concorrerà pure in certa misura. Queste considerazioni finanziarie sono forse quelle che, più di ogni altra, dovrebbero consigliare la libertà ed il decentramento ferroviario; perocchè, più di ogni altra cosa, per le nuove ferrovie occorrono mezzi, che lo Stato non ha più e non può avere, e che solo il pubblico può dare. E se anche questo avesse torto a pensare così (ciò che sarebbe difficile a provare), vi è ancora maggior convenienza a fargli riacquistare la fiducia che ha perduto, che non di avere la sua borsa.

Le mie parole non tendono punto a biasimare l'opera di certe Amministrazioni o di certi funzionarii italiani: il che non avrebbe scopo, e non sarebbe neanche giusto, poichè gli errori commessi contro il capitale estero, contro il credito al quale ha diritto e ch'è indispensabile all'Italia, dipendono dall'alto; e se gli atti sono compiti dai funzionarii, non è men vero che l'origine loro risale a Ministri, che furono troppo facili a dimenticare una certa sentenza di governo di Niccolò Machiavelli. (1) —

Avuto riguardo ai principali fatti che ho passato in rassegna, la situazione e le conseguenze della questione ferroviaria italiana sembrano riassumersi come segue:

1° Colle discussioni e risoluzioni parlamentari del marzo ultimo, si affermò in massima il *decentramento ferroviario*, essendosi rifiutato l'accentramento proposto, e l'azione del Governo dovendo essere, secondo la definizione del barone Ricasoli, *circoscritta*. Ogni proposta contraria a questo principio farebbe retrocedere dal già risoluto la quistione.

2° Le ferrovie impongono alla Nazione un'annualità di 51,000,000 di lire, in media, per gli 8000 chilometri in esercizio, i rimanenti sino a 9077 essendo in progetto o costruzione.

Non bisogna però limitarsi adesso a ricercare il miglior sistema di divisione o di esercizio, ma conviene più di tutto disporre la politica ferroviaria avvenire, in modo che le nuove ferrovie necessarie possano compiersi.

3° L'Italia non è ricca di prodotti agricoli, benchè la densità della sua popolazione e le condizioni del suo suolo la collochino tra le primarie Nazioni; essa produce molto *meno*, e la proprietà fondiaria è gravata *tre volte più* che in Inghilterra, e più del *doppio* che in Francia. La questione agricola travaglia l'Italia più che l'industriale, e rende più grave la sua situazione. Scopo del legislatore dev'essere quello di facilitare l'ottenimento dei mezzi per aumentare il reddito ed il valore dei terreni. Gli esempii dell'Inghilterra, dell'America e dell'Australia provano che le ferrovie accrescono il reddito fondiario in breve tempo. Considerate sotto questo aspetto, le ferrovie contengono in Italia, più che altrove, la soluzione di una questione sociale.

4° Le ferrovie debbono avere una percorrenza che stia in ragione dello scopo di civiltà che una Nazione si è proposto. In Inghilterra vi sono 26,460 chilometri di ferrovie e 6,670 di canali e vie fluviali; ed è per ciò che una tonnellata di prodotti può, da qualunque podere o fabbrica, essere spedita o ricevuta con meno *di cinque franchi*. La legislazione ferroviaria italiana deve mirare a raggiungere questo risultato.

Le Nazioni che corrono verso la medesima civiltà sono provvedute, in media, di *un chilometro di ferrovia per ogni mille abitanti*. L'Italia non ne ha che *uno ogni tremila*. Con quelli che esistono, le rimangono quindi da costruire 16 *mila chilometri almeno.*

5° Lo Stato, in Italia, non può provvedere alle nuove ferrovie: non è la sua missione, non ne ha i mezzi; è un errore il domandargliele. Anche coi maggiori sforzi, l'Italia dovrebbe aspettare 50 anni e più per ottenere tutta la rete che le occorre. Per abbreviare questo termine, bisogna che lo Stato si limiti al suo vero cómpito, e lasci alla Nazione la cura di trovare, *colle risorse del credito e di una leale politica ferroviaria*, *col capitale indigeno ed estero*, una più larga e più potente base per provvedere ai propri bisogni.

6° Dove lo Stato ha avuto minor ingerenza, quivi le ferrovie hanno ottenuto maggiore sviluppo. In Inghilterra, la pratica governativa per un decreto di concessione dura al più sei settimane; in Italia si prolunga per anni, e ciò è dannoso, poichè il danaro non aspetta e non cerca la concessione, ma invece il contrario. Il problema di una ferrovia non consiste nel miglior tracciato e nel più studiato Capitolato, *ma nella ricerca dei mezzi per costruirla.*

7° I veri interessati nelle ferrovie sono i proprietarii; l'esclusione attuale del loro concorso esclude i loro mezzi.

(1) Come dicemmo sin da principio, noi non possiamo accettare *senza riserve* le idee propugnate dall'egregio nostro collaboratore ed amico, e quindi tutti gli argomenti ch'egli crede di poter addurre a sostegno della sua tesi. Gli lasciammo piena libertà di opinione e di apprezzamenti; ma non crediamo fuor di luogo il notare che molte delle censure da lui fatte al Governo italiano si devono in gran parte attribuire alla originaria confusione ed incertezza dei principii e dei sistemi, dipendente dalla rapida successione degli avvenimenti e delle circostanze politiche. In un'epoca ed in un terreno di ebollizione e di formazione, sono inevitabili gli errori e gli abusi, che solo con uno studio lungo e pacato si possono progressivamente togliere od impedire. (LA RED.)

Gli avanzi delle loro rendite non l'impiegano in industrie per timore del Fisco, e neanche nelle ferrovie per difetto di politica a loro riguardo; mentre in Inghilterra ed altrove avviene il contrario, non per maggior giudizio o maggiori mezzi, ma perchè è più facile la loro azione, più diretta la comunicazione del loro interesse. Il loro intervento è una garanzia per ottenere capitali, mentre le loro assenza ne produce lo allontanamento.

8° L'azione del Governo può essere ristretta senza inconvenienti, seguendo l'esempio delle Nazioni più libere e più avanzate. Le ferrovie sono un cómpito commerciale, il periodo tecnico è transitorio; tutto dev'essere diretto da chi ne comprende gli interessi, non solo generali, ma anche locali: il che non avviene attualmente. Il loro decentramento è, anche per questa ragione, una delle aspirazioni degli uomini di riconosciuta competenza. Si riconosce che i *bisogni locali sono trascurati, abbandonati*. La tendenza della legislazione moderna sui grandi monopolii è che siano affidati ai Poteri locali, affinchè, come già si fa per alcuni, possano esercitarli da sè, o darli in regia.

9° I Poteri, che hanno maggiori e diretti interessi per le ferrovie, sono le Provincie, i Municipii delle grandi città e dei maggiori porti, col concorso delle rispettive Camere di commercio. Sono essi in grado di vigilarle e ben condurle; conoscono i bisogni e le aspirazioni locali, come non li può certo conoscere il Potere centrale; hanno i mezzi di usufruire di tutte le risorse, di tutto il credito delle loro regioni.

Autorizzarli a costruire, esercitare o far esercitare le ferrovie, formando dei Consorzii regionali, sembra un grande principio razionale, che sostituirebbe alla lentezza ed impotenza del Centro l'attività e le risorse di tutte le Provincie italiane verso le ferrovie, e che permetterebbe di usufruire di tutti gl'innegabili vantaggi dell'iniziativa privata. Siffatti Consorzii, nel compiere la loro missione come private Società, non ne avrebbero i difetti, e ne conserverebbero invece tutti i vantaggi, offrendo nel loro complesso le più solide garanzie ed una larga fonte di sempre nuove risorse.

10° Dal punto di vista della legislazione, i precedenti esistenti in Italia non sembrano opporsi a questa nuova politica; mentre l'aspetto finanziario si ridurrebbe al passaggio della proprietà delle Ferrovie dallo Stato ai Consorzii, discaricando questi dell'ammontare corrispondente all'annualità necessaria per le ferrovie, che in ogni caso dev'essere pagata dalla Nazione, a cui riesce indifferente che l'intermediario per questo suo carico sia l'ente Governo centrale, o l'ente Consorzio dei poteri locali.

11° Ristretta in tal guisa l'azione del Governo al suo vero mandato di mantenere l'equilibrio tra i diversi interessi della Nazione rispetto alle ferrovie, la sua missione sarebbe più facile e più utile. Esso diverrebbe giudice disinteressato in tutte le possibili controversie; e diminuita la sua responsabilità verso le popolazioni, acquisterebbe maggior forza nel distribuire i possibili concorsi per le linee d'interesse generale; mentre, d'altra parte, l'eccesso di zelo delle sue Amministrazioni, che valse ad allontanare il capitale indigeno ed estero, non essendo più possibile, si renderebbe più facile il ritorno alle ferrovie del concorso di esso, indispensabile pel compimento della rete italiana.

12° Non sembra che la formazione di siffatti Consorzii, anche volendoli considerare come nuovi Corpi dello Stato, sia in opposizione con le dottrine accette in Italia. Quello che sinora forma, per così dire, il codice del *decentramento* desiderato nella penisola è il lavoro spontaneo, che compì una Commissione di deputati e senatori dei diversi partiti nel 1870, e riassunto in una bella relazione degli onorevoli Ponza di S. Martino e Stefano Jacini. Essi ammisero che al Governo centrale spettavano le ferrovie, « solo in quanto su di esse si estende la garanzia finan- « ziaria dello Stato ». Egli è evidente che, quando essa venisse pagata dai Consorzii nel modo indicato, la ragione legale di spettanza ricade ai Poteri locali, i quali stando pur essi sotto la controlleria del Parlameato, da cui nulla può essere eccepita, questa si eserciterebbe sempre, quando occorresse, anche sulle ferrovie.

Nella suddetta relazione fu ammessa la possibile formazione di Corpi autonomi tra lo Stato e le Provincie, e precisamente di grandi Consorzii. Vi si riconobbe che la istituzione dei Corpi provinciali era quella che aveva fatto la miglior prova in Italia. Si stabilì come principio, che il più radicale sistema di decentramento ammetteva che il Parlamento votasse determinate somme per opere reclamanti veramente il concorso di tutta la Nazione; ma che, col decentramento, questo favore non poteva degenerare, come ora, in abusi, e poteva anzi venire impartito con molto maggiore cognizione di causa. —

Giunto così al fine delle mie ricerche intorno alla quistione ferroviaria, non intendo già di affermare che il principio da me proposto sia l'*Eureka* del problema; poichè, in fatto d'amministrazione come di politica, non esistono nè criterii, nè soluzioni assolute. Tutto può essere buono, come tutto può tornar cattivo secondo le circostanze, e dipendendo spesso i risultati dall'abilità e dalla morale degli uomini che imperano in certe aziende. Il parallelo, che ho avuto più volte occasione di fare, tra i sistemi di decentramento amministrativo, o *Self Governement*, e quelli di centralizzazione, mi fa, senza dubbio, preferire i primi, perchè sono più duraturi, più ragionevoli, più utili; e per l'Italia io li ritengo una necessità politica, se non si vuole che un giorno essa si trovi a discrezione di un partito, che, se oggidì non può farle danno, può frattanto preparare le armi per nuocerle in avvenire.

Il decentramento essendo favorevole allo sviluppo della iniziativa privata, che rende le Nazioni forti e progredienti, merita anche per ciò la mia preferenza; e certi monopolii essendo indispensabili conseguenze della nostra civiltà, li desidero ripartiti tra i Poteri locali, poichè quelli centrali ne ponno, al caso, frenare gli arbitrii; mentre così divisi tornano altresì profittevoli ad un maggior numero di persone, senza poter mai divenire un *potere formidabile*, come quando si trovano riuniti nelle mani del Governo o di potenti Società.

D'altra parte, da questa Metropoli non posso avere alcuna illusione sulle condizioni del credito dell'Europa e dell'Italia, per ammettere la possibilità di costituire Società realmente solide, che assumessero ed esercitassero *per bene*

le ferrovie italiane. Date pure in regìa per 10 o 15 lustri, con l'impegno di una spesa di uno o due centinaia di milioni in lavori, considererei questa soluzione, che sarebbe la più splendida fra quante si ponno ideare, come una disgrazia. Il credito indigeno, in Italia, può versare il doppio di questa somma in qualche anno, se è convenientemente curato; ed è incommensurabile il valore che può produrre la libertà ferroviaria, che io desidero a tutte le provincie d'Italia.

Però queste mie convinzioni non possono permettermi una conclusione assoluta; poichè certi problemi appariscono meglio quando tutte le parti interessate hanno espresso i loro desiderii, e sinora, salvo alcuni criterii, sull'avvenire pratico delle ferrovie italiane non si pronunziarono nè Governo, nè Parlamento, e nulla dissero ancora le Provincie e le Città italiane.

Auguro di cuore all' Italia l' attuazione di una politica ferroviaria, conforme ai più sani principii ed ai suoi veri interessi di grande Nazione civile.

Londra, gennaio 1877.

Giulio Melisurgo
Ing. Civile.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Sentenza della Corte di Cassazione di Napoli sulle controversie fra le Amministrazioni ferroviarie ed il personale dipendente.

(Continuazione e fine — V. N. 8).

Considerando che *questa durezza della Corte di appello sarebbe stata degna di causa migliore*, ed essa avrebbe dovuto calcolare quali conseguenze possono derivare dalla sua sentenza, una volta che il principio ritenuto si allarghi e si estenda a casi simili.

E di vero, ammesso che un impiegato possa ricorrere ai magistrati ordinarii allorchè venga licenziato dai suoi superiori, e che per soprassello, durante il giudizio, debba ricevere un assegnamento mensile forse maggiore del suo stipendio, si viene a creare un diritto d'inammissibilità non scritto in alcuna legge; *e distruggendo ogni principio di autorità, anzi agendo a dispetto dei superiori, si viene ad introdurre lo scompiglio in ogni qualsiasi Amministrazione, e si dà un premio ai più tristi impiegati.*

Ma, se i giudici ordinarii dovessero scendere nell'esame dei demeriti di questi ultimi, ed inframmettersi nei particolari di una Società o di una Amministrazione qualunque, essi non dovrebbero più applicare tale o tale altra legge, non trovandosi scritti in nessun Codice i mancamenti che un impiegato possa commettere per trascuratezza, per poca sorveglianza, per imperizia e simili cose; ma dovrebbero pigliare il posto degli amministratori o direttori, che sono chiamati a menarle innanzi.

Oltre a ciò, se i magistrati ordinarii si avessero ad occupare in ogni rimozione di ufficio di un impiegato, nessuna buona ragione potrebbe vietar loro di occuparsi eziandio *di una promozione non data all'impiegato medesimo; e però i Tribunali si troverebbero così ricolmi di giudizii, come le Amministrazioni, e massime quelle di strade ferrate, si trovano sopraccaricate di domande di coloro che vogliono un impiego per indi ritenerlo a forza di litigi.*

Considerando che la Corte di appello, ascoltando i lamenti del Monga, ha voluto trovare il costui diritto nel ricordato brano dell'articolo 16 del trattato, ed aggiungendo che questo fu mutato in Convenzione col Real Governo in quel medesimo giorno 22 giugno 1864, e poscia approvato con legge dei 14 maggio 1865, ha ritenuto che non poteva esser distrutto un diritto acquistato dal Monga medesimo in virtù di legge. Ma i giudici di merito, nello studiare il detto trattato, dovevano aver la pazienza di leggerlo per intero; perciocchè, se ciò avessero fatto, si sarebbero incontrati nell'ultima parte dello art. 11, dove è scritto: « Durante un periodo transitorio di anni 5, le due sezioni del « Consiglio amministreranno, ciascuna secondo le regole « stabilite rispettivamente dagli attuali statuti della Società delle strade ferrate Livornesi e di quella delle Romane, salvo quanto dalla presente Convenzione viene diversamente stabilito. Durante lo stesso periodo, il Consiglio farà quanto occorrà per preparare e stabilire il definitivo nuovo statuto della Società, proveniente dalla « fusione ».

Da questa parte del trattato risulta evidentemente, che la nuova Società faceva quello che era troppo logico e naturale, cioè a dire si riserbava il diritto di fare un nuovo statuto, il quale, se le stranezze non si vogliono sostituire ai sani ragionamenti, doveva di necessità obbligare, tanto gli impiegati delle quattro antiche Società, quanto i nuovi che dovevano essere nominati in processo di tempo.

Però, se la Corte di appello voleva leggere nello art. 16 una stipulazione a favore del terzo, doveva necessariamente trovare in quest'altro al N. 11 una condizione apposta alla detta stipulazione, e quindi ritenere che tutti gli impiegati, senza alcuna distinzione di vecchi e nuovi, dovevano esser sottoposti allo statuto a farsi.

Considerando che un tale statuto venne effettivamente fatto ed approvato con Decreto Reale delli 11 novembre 1868, ossia innanzi che fosse scaduto il quinquennio, ed in questo fu stabilito all'art. 53 che: « al Consiglio amministrativo è « attribuito e conferito il più ampio mandato di amministrare la Società, di ordinare i diversi rami del servizio « secondo che stimi opportuno, di stabilire i regolamenti « occorrenti, di nominare e rivocare il Direttore generale, « e sulla costui proposta nominare e revocare tutti gli altri impiegati ed ufficiali della Società, che non sono nominati dall'Assemblea generale. Tutto ciò facendo, il Consiglio procederà da buono e diligente padre di famiglia, « senza altri limiti che quelli tracciati dal Codice di commercio e dai presenti statuti ».

Da questo articolo i giudici di merito avrebbero potuto agevolmente rilevare, che la revoca di tutti gli impiegati ed ufficiali dalla Società era affidata esclusivamente al Consiglio d'amministrazione, e che questo non aveva altri limiti che quelli i quali gli venivano segnati dalla sua prudenza e dalla sua coscienza; e che però il magistrato ordinario non abbia mai alcuna facoltà di giudicare gli atti del Consiglio medesimo relativi al movimento del personale, ed andare rivedendo le colpe attribuite agli impiegati.

Considerando che i mancamenti del sig. Monga, ritenuti dal Consiglio d'amministrazione, e quindi verificati da apposita Commissione nominata in seguito dei reclami di lui, avvennero sullo scorcio dell'anno 1871, ossia quando era già in vigore il citato statuto del 1868, e però non si può in alcun modo dubitare che con le norme ivi segnate dovevano essere giudicati.

E se, per avventura, i fatti colposi accagionatigli si fossero commessi dinnanzi la pubblicazione di detto statuto, la cosa non sarebbe andata altrimenti; perciocchè, essendo il sig. Monga impiegato dell' antica Società romana, era sottoposto allo statuto dei 17 agosto 1856, rimasto in vigore durante il quinquennio; ed esso, all'art. 25 numero 19, parimente stabiliva che il Consiglio d'amministrazione della Società nomina e dimette tutti gli agenti ed impiegati. Sicchè, sotto qualunque aspetto la questione si voglia guardare, è troppo evidente che il potere giudiziario non può dar luogo ad un'azione, che non è sorretta nè dalla legge comune, nè dalle leggi speciali, le quali invece hanno fatto giudice inappellabile chi sta sopra le cose della Società e dell'amministrazione. Nè l'ammissibilità di detta azione si può andare a cercare, secondo ha fatto la Corte di appello, applicando la teorica dei diritti acquisiti, traendoli dal surriferito art. 16 del trattato; dappoichè, lasciando stare che con questo si volle soltanto provvedere alla condizione di

tutti gli impiegati che si trovavano a servire nelle quattro Società nel momento della fusione, e quindi il patto di dover essere tutti mantenuti nei loro ufficii, salvo demeriti personali provati, è riferibile solamente a quell'epoca, *certo non si potrebbe mai immaginare che una Società si volesse reggere con due regole diverse e stabilire dei privilegi per gli antichi impiegati a danno dei nuovi.*

Considerando che la Corte di appello, passando da errore in errore, e ferma nel suo proposito intorno all'ammissibilità dell'azione, si fa ad aggiungere che la dimanda del Monga, essendo diretta ad ottenere la rivaluta dei danni arrecatigli per la rimozione dall'ufficio, rientrerebbe mai sempre nel novero di quei diritti, i quali non si possono altrimenti sperimentare che innanzi al magistrato ordinario. Ma, così dicendo, essa cade in una manifesta petizione di principio; dappoichè, se il risarcimento del danno è la conseguenza dell'essere stato licenziato dal servizio, e se di questo non può dolersi innanzi al potere giudiziario, essendo attribuito al solo Consiglio d'amministrazione il conoscere dei demeriti degli impiegati, non si ha a durare molta fatica per persuadersi che la detta domanda della rivaluta del danno sarebbe mancante di base.

Considerando che il ricorso per Cassazione, prodotto dalla Società delle Ferrovie Romane, nei diversi suoi mezzi, questi errori appunto si fa a rilevare nella sentenza denunziata, oltre il pietoso provvedimento di concedere al sig. Monga, durante la istruzione della causa, un assegno mensile forse maggiore del suo stipendio; e che, per conseguenza, è forza di accoglierlo interamente ed uniformarsi a quanto è scritto nell'art. 547 Codice di procedura civile, dichiarando solennemente che l'impiegato delle Ferrovie Romane, rimosso di uffizio, non può ricorrere ad altri che al Consiglio d'amministrazione della Società, sia che abbia ricevuta la sua nomina dalla Società medesima, sia che provenga da una delle quattro Società che prima menavano innanzi la impresa delle Strade ferrate nella media Italia

Sulla seconda.

Considerandosi che, accogliendosi il ricorso, vuolsi ordinare la restituzione del deposito, e rinviare le spese al merito, ai sensi dell'art. 542 del citato Codice.

Per tali motivi.

La Corte di Cassazione a sezioni riunite accoglie il ricorso; ed annullando la denunziata sentenza, dichiara che i demeriti degli impiegati delle Ferrovie Romane, pei quali possono essere licenziati, vanno disaminati dal Consiglio d'amministrazione, senza adire i magistrati ordinarii. Però rinvia la causa ad altra Sessione della Corte di appello di Napoli, acciò, ai termini dello arricolo 547 Codice di procedura civile, si conformi alla presente dichiarazione di dritto.

Ordina restituirsi il deposito, e rinvia le spese al merito.

Pronunciata nell'edifizio di Monteoliveto il dì 28 novembre 1876, e pubblicata all'udienza del 9 dicembre successivo.

Nostre Corrispondenze

Roma, 27 febbraio.

Stavolta mi è finalmente concesso di liberarmi dall'ingratitudine dell'ufficio compiuto costantemente per lunghi mesi, di contraddire, negare e negar sempre ciò che veniva affermato da molti diarii della Capitale e da molte corrispondenze alle provincie, rispetto ai negoziati per lo esercizio della nostra rete ferroviaria. Io non vi dico, in verità, ed anzi faccio pubblica confessione di non saperne nutrire la speranza, che siasi giunti al principio della fine; le trattative saranno lunghissime ed intricatissime, saranno forse soggette a flussi e riflussi, verranno forse anche a volta a volta interrotte e riprese; ma le trattative oramai vi saranno, perchè proposte formali furono realmente, da alcuni giorni, sottoposte all'esame dell'on. Presidente del Consiglio e dell'on. Ministro dei lavori pubblici.

Sono due gruppi dell'alta Banca e dell'alta industria, straniere e nostrali, rappresentati da due spiccate e note personalità che, agendo di conserva e indipendentemente, presentarono offerte per la costituzione di due grandi Società di esercizio. Il concetto dei due gruppi non andò mai a sangue, secondo le mie informazioni, all'on. Zanardelli, il quale troverebbe più razionale e più conveniente sotto tutti i rapporti la formazione di tre Società, corrispondenti a un dipresso, cogli opportuni mutamenti, alle attuali tre reti ferroviarie, che, non vi ha dubbio, hanno nome, tradizioni, simpatie e interessi diversi in paese. Ma per l'on. Depretis siamo, al momento, alla ricorrenza periodica dei due gruppi; e, purchè duri in lui la convinzione della bontà di questo principio fondamentale, e purchè le rassegnate proposte sieno tali da conciliare veramente i vantaggi della privata industria cogli interessi dello Stato e della Nazione, certamente l'on. Zanardelli sacrificherà il suo avviso personale e darà tutto il contributo del suo senno, della sua integrità di carattere e della sua attività, a pro dei negoziati. Vedremo di quanto avranno progredito, alla ripresa del mio carteggio con voi fra otto giorni. —

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, dopo avere lungamente atteso il favore dei venti, provandosi e riprovandosi perseverantemente a spiegare le vele per intraprendere il tempestoso cammino e giungere ad ottenere la costruzione delle linee del secondo periodo per l'isola, potè alla fine, destreggiandosi con molta abilità fra gli innumerevoli scogli, compiere felicemente la traversata ed arrivare in vista del porto. Ma si danno pure i porti di difficile approdo; e quest'ultimo, a cui si trova di fronte la nave Sarda, è appunto del numero: ci vorranno quindi alcune altre manovre, escluso però sembra ogni pericolo di naufragio. Il riscatto delle linee del primo periodo, per creare così un capitale di garanzia della costruzione delle linee del secondo periodo, questa è, se non m'inganno, la base del contratto di stipulazione imminente tra il Governo e la Compagnia.

Una risoluzione, per me ancora molto più savia che ardita, venne dibattuta e caldeggiata dall'on. Zanardelli in merito alle ferrovie Sarde: costrurre le nuove linee a scartamento ridotto, economizzando così l'ingente somma di 12 a 14 milioni nella spesa di costruzione e diminuendo notevolmente quelle dell'esercizio. Gli on. deputati della Sardegna sollevarono, lasciatemi dire senza ragionevolezza, forti lagnanze di dignità offesa, ed il Ministro dei lavori pubblici (me ne duole profondamente) non seppe resistere alle male intese suscettibilità. È un antico e sacro debito di giustizia del Governo l'attendere alla lunga promessa di dotare quella patriottica isola di una completa rete ferroviaria, che v'infonda nuovo sangue e nuova vita, collegandone le sparse membra. Ma a ciò provvederebbero perfettamente altresì le strade ferrate a scartamento ridotto; e l'on. Zanardelli mi permetterà di dirgli che io,

nei suoi panni, non avrei esitato a rendermi spiacente in tal occasione alla deputazione Sarda, sotto l'usbergo del rendere giustizia all'isola mostrandomi in pari tempo provvido massaio, e sotto l'usbergo del sentirmi indubbiamente appoggiato sopra questo equo terreno dalla maggioranza parlamentare. Tutte le provincie d'Italia hanno diritto (chi vorrebbe contestarlo?) a parità di trattamento dal Governo; se non che si confonde spesso codesta parità relativa, che è giustizia, con un'assurda eguaglianza livellatrice, che diventa potente ingiustizia ed errore dannoso. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si occupò sabbato a lungo della comunicazione fra S. Pier d'Arena e la calata di S. Benigno in Genova, dando la preferenza all'ultimo dei progetti presentato dalla Società dell'Alta Italia, colla introduzione di una piccola variante. Mi manca il tempo per discendere a particolari in proposito, e sarebbe, d'altronde, prematuro, dovendosi attendere la deliberazione definitiva del Ministero (Vedi le nostre *Informazioni particolari*). —

Il Consiglio medesimo accolse altresì favorevolmente una domanda della Città di Torino per la costituzione di un Consorzio interprovinciale coattivo, affine di costrurre un ponte sulla Dora Baltea presso Verolengo. Le Provincie di Novara, Alessandria e Pavia dovranno parteciparvi con Torino. —

Giovedì avranno principio gli esami d'allievi-ingegneri del Genio civile nella Scuola d'applicazione a S. Pietro in vincoli; la Commissione esaminatrice è composta del comm. Cavalletto, presidente, degli ispettori Pareto e Billia, del prof. Mendia dell'Università di Napoli, e del prof. Favaro della Università di Roma. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, in seguito all'esame dei tre progetti presentati dalla Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia, ha dato la preferenza a quello che consiste nell'allacciamento dei binarii della Stazione di Sampierdarena con quelli dell'attuale Stazione marittima di S. Benigno in Genova, collegandoli pure con quelli da porsi di fronte ai Magazzini generali, mediante un doppio binario sul viadotto che attraversa Sampierdarena, ed un tratto di galleria pure a doppio binario, che sboccherebbe presso i Magazzini generali medesimi.

Questo progetto ha il vantaggio di lasciar libero lo spazio per estendere le cave della Chiappella, che sono destinate a fornire il materiale pei grandi lavori del porto.

Siamo lieti di poter aggiungere che il Ministero ha dato le opportune disposizioni perchè si proceda immediatamente all'esecuzione del detto progetto.

Il Ministero ha approvato le modificazioni dell'orario generale, già accennate, e quindi esse andranno in vigore, come annunciammo, col giorno 10 marzo p. v.

Ci scrivono da Roma che nei primi giorni di marzo si radunerà presso il Ministero dei lavori pubblici la Commissione incaricata delle annuali ispezioni ai lavori del Gottardo, per esaminare i nuovi documenti tecnici presentati dal Consiglio federale svizzero al nostro Governo relativamente all'impresa del Gottardo, e per riferirne in proposito.

In seguito all'asta tenutasi per la costruzione del 6° e penultimo tronco della ferrovia Pontebbana, da Chiusaforte al Rio di Costa da Presa, lungo circa 6 chil., rimase deliberatario il sig. ing. cav. Comboni, che offrì il ribasso del 16.23 per cento, superiore di molto ai ribassi offerti da altri aspiranti in un precedente incanto.

La delibera è, naturalmente, subordinata all'approvazione del Governo.

Dietro invito della Prefettura di Genova, indotta da voci sparse che la Galleria dei Giovi non presentasse le garanzie indispensabili per un sicuro servizio, venne effettuata nella notte dal 5 al 6 spirante mese una visita, per parte di un ingegnere del Commissariato governativo e di quelli delle Ferrovie dell'Alta Italia, per constatare quanto di vero vi fosse nelle voci suaccennate.

L'ispezione venne eseguita colla massima accuratezza ad ambidue i binarii, scoprendosi saltuariamente le traversine per riconoscere, tanto la qualità, che lo stato di conservazione delle medesime, ed esaminandosi l'armamento in tutto il suo dettaglio ed il complemento della massicciata. I risultati della ispezione furono oltremodo soddisfacenti, e tali da garantire la piena sicurezza dell'esercizio e smentire affatto le voci contrarie ed ogni insinuazione, fatta evidentemente per altri scopi.

E qui giova ripetere ciò che noi abbiamo sempre sostenuto, che cioè la Galleria dei Giovi, dopo le ultime riparazioni fattevi sino dal 1873, trovasi in uno stato di ottima conservazione e tale da soddisfare ai bisogni del traffico attuale ed anche maggiore.

Noi non avremmo nemmeno accennato a questo fatto, se gli odierni giornali genovesi non ne avessero pei primi fatta menzione, riconoscendo essi medesimi l'insussistenza delle voci in precedenza diffuse.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Roma-Gaeta-Napoli. — Il Sindaco di Roma ha trasmesso a quello di Napoli il seguente ordine del giorno, votato dal Consiglio comunale di Roma

nella seduta del 19 corrente, per la costruzione della linea Roma-Gaeta-Napoli:

« Il Consiglio, considerando la grande utilità che ne deriverebbe alla città nostra dalla costruzione di una via ferrata, che congiungesse Roma a Napoli in sole ore 3 e minuti 35, ed associandosi al voto già fatto dal Consiglio comunale di Napoli, ed al desiderio di altri Municipii interessati, fa voto caldissimo al R. Governo, affinchè voglia affrettare nel più breve termine possibile la concessione della ferrovia Roma-Gaeta-Napoli, esigendone dalla Società concessionaria l'agibilità nel tempo più ristretto ».

Ferrovia Roma-Tivoli. — Il 21 corr. ebbe luogo in Campidoglio l'annunziata riunione per promuovere la costruzione della ferrovia Roma-Tivoli; e dopo che il marchese Incisa ebbe svolto il suo progetto, fu nominata una Commissione, di cui fanno parte: Venturi, Pericoli Pietro, Gori-Mazzoleni, Trocchi, Augusto Baccelli, Fraschetti, Alessandri e Canevari. Questo breve tratto di strada ferrata, il cui importo sarebbe di 5 milioni, dovrebbe essere costrutto in pochissimo tempo, per poco che i due Comuni di Roma e Tivoli si ponessero d'accordo e la Provincia aiutasse.

Ferrovie Romane. — Annunziammo giorni sono la nomina per parte del Governo, fra gli altri, dell'on. deputato Genala a Consigliere di Amministrazione delle Strade ferrate Romane.

Sappiamo che l'on. Genala non ha accettato questa nomina.

Linea succursale a quella dei Giovi. — Nell'adunanza straordinaria del 21 corr., del Consiglio comunale di Genova, il cons. Doria, dopo aver lamentato il ritardo frapposto all'incominciamento dei lavori per l'ampliamento del porto, e chiedendo che il Sindaco e la Giunta municipale continuassero a fare in proposito nuove istanze al Ministero, domandò del pari che sieno al più presto possibile compiuti gli studii della Commissione circa la linea succursale a quella dei Giovi e sollecitato il Governo a dar opera al lavoro medesimo.

Il Sindaco rispose che furono fatte vive e ripetute istanze al Ministero per la pronta attuazione del lavoro del porto; che il ritardo dipese dallo studio delle varie questioni tecniche inerenti all'eseguimento di quell'opera; che ora tutto è compiuto, e solo rimane di mettere i lavori all'appalto, locchè sarà fatto per la metà di marzo p. v. E relativamente alla succursale della linea dei Giovi, disse che la Commissione ha compiuti i suoi studii e scelto il progetto da attuarsi; che, per altro, nelle condizioni finanziarie in cui trovasi lo Stato, non è a sperarsi che possa essere prontamente eseguito; e che, per le condizioni assai critiche del bilancio civico, non è possibile al Comune di concorrere efficacemente in tale spesa.

Il sig. Doria insistette tuttavia nelle sue istanze; ma il Consiglio aderì infine alla proposta del cons. Barabino, passando all'ordine del giorno.

Ippoferrovia da Genova a Sampierdarena. — Sono cominciati, i lavori di collocamento dei regoli in ferro sulla linea del *tramway* da Sampierdarena all'Alta Polcevera. Contemporaneamente all'apertura dei lavori del *tunnel* sotto il colle di San Benigno, che deve aprirsi dalla Società dei *tramways*, si comincieranno a collocare le rotaie anche lungo le vie di Sampierdarena in direzione della nostra città.

Intanto sappiamo (dice la *Gazzetta di Genova*) che la Società stessa ha comprato un largo spazio di terreno confinante colla passeggiata pubblica di Sampierdarena, per impiantarvi i suoi Stabilimenti ed una scuderia capace di 200 cavalli.

Ippoferrovie in Milano. — La Prefettura di Milano ha omologata la deliberazione del Consiglio comunale, che nominò una Commissione per riferire sulle domande delle Imprese di ferrovie a cavalli di attraversare colle medesime la città: e cioè della Società anonima degli Omnibus, di prolungare la linea Monza-Milano per lo meno fino al largo di San Babila; e della Società Belga, quella Saronno-Milano attraverso la barriera del Sempione, per Piazza d'Armi e Foro Bonaparte, fino in via Cusani.

La Commissione si compone di 5 membri, e cioè dell'assessore conte Alfonso Sanseverino-Vimercati, presidente, e dei consiglieri comunali Gaetano Agnelli, Francesco Mangilli, Tullo Massarani e Luigi Tatti.

— Il *Sole* dice che due ingegneri milanesi, dei quali è per ora pregato a tacere il nome, hanno presentata domanda alla Deputazione provinciale per la concessione di una linea ferroviaria a cavalli da Milano a Vaprio.

Si sta preparando analoga domanda al Municipio, per quanto può riguardare la concessione.

Ferrovia Pavia-Brescia. — L'egregio ing. Emilio Mantegazza ci ha gentilmente trasmesso un esemplare di una sua Memoria, recentemente pubblicata a Crema, e relativa al progetto di ferrovia da Pavia a Brescia per Lodi e Crema; progetto intorno al quale sta adoperandosi un Comitato promotore, residente a Crema, e composto dei signori Avv. Pietro Donati, Antonio Barbieri, conte Cesare Attendolo Bolognini, ing. Siro Dell'Acqua, prof. ing. Giulio Rossi, ing. Gracco Sala, ed avv. Gio. Zanocelli.

Dalla relazione tecnica dell'ing. Mantegazza risulta che la linea diretta Pavia-Brescia guadagnerebbe 22 chilom. circa sulle più brevi comunicazioni tra Genova e Brescia. La sua lunghezza è di chil. 97.503, di cui 83.698 da costruirsi, e 13.535 già costruiti; e dipartendosi da Motta S. Damiano presso Pavia, e percorrendo da sud-ovest a nord-est, toccherebbe Villanterio, S. Angelo, Lodi, Bagnolo Cremasco, Crema, Romanengo, Soncino, Orzinovi, Pompiano e Lograto.

Dalla relazione commerciale si raccoglie che la spesa di impianto di questa ferrovia, compreso il materiale mobile, gl'indennizzi alla zona intersecata, e gl'interessi perduti nel periodo di costruzione, rappresenterebbe un capitale di 12 milioni, così ripartito:

Costruzione completa della ferrovia . . L.	8,300,000
Materiale mobile . . . . »	2,000,000
Interessi perduti durante la costruzione , »	600,000
Indennizzi alla Società esercente le linee interessate . . . . »	1,100,000
Totale L.	12,000,000

Le spese d'esercizio e di manutenzione, calcolate al 65 p. 0[0] del presunto prodotto lordo, ammonterebbero ad annue L. 1,043,722, e quindi si calcolerebbe un prodotto netto di L. 562,004 all'anno.

Supponendo un sussidio governativo di L. 1500 al chil., e quindi pegli 84 chil. un sussidio annuo di L. 126,000, resterebbe da ripartirsi fra le Provincie ed i Comuni interessati un sussidio annuo di L. 32,000.

Sono questi i dati principali del progetto Mantegazza, che noi di buon grado riferiamo per debito di cronisti.

Ferrovie Venete. — Il Consiglio provinciale di Venezia è convocato pel giorno 6 dell'entrante mese, per trattare di varii argomenti, fra i quali le comunicazioni della Commissione provinciale per le ferrovie.

Ferrovie in Sicilia. — Da Palermo, 19, scrivono all'*Opinione*:

Pare che finalmente siasi rotto l'incantesimo, dal quale pareva colpita la ferrovia che deve costruirsi da Palermo a Trapani. Sapete che la costruzione di questa ferrovia era stata concessa alla Società Walker e compagni, la quale non curò di adempire a tempo debito i suoi impegni, non ostantechè avesse depositato una cauzione di qualche importanza. Il Consorzio interprovinciale, in vista di ciò, chiese al Tribunale di commercio lo scioglimento del contratto, e la vendita a proprio vantaggio della offerta cauzione in L. 350,000. La Società Walker, avuta la prima sentenza contraria, ha voluto percorrere tutti gli stadii giudiziarii; ma finalmente la Corte di Cassazione, uniformandosi ai giudicati precedenti, ha dato ragione al Consorzio, il quale ha fatto vendere la cauzione provvisoria, ed ha ordinato che metà di essa fosse versata nella Cassa di questa provincia, e l'altra metà in quella della provincia di Trapani.

Intanto i nuovi concessionari, signori Lescanne-Perdaux, hanno fatto sentire al Consorzio che sono pronti a completare la cauzione di L. 1,250,000, rinunciando ai termini convenuti nel nuovo contratto; sicchè pare che tra non molto potrà darsi cominciamento all'opera, che gioverà grandemente al commercio ed alla sicurezza pubblica di queste provincie.

Quella che sembra eterna è la quistione della congiunzione della ferrovia da Palermo a Catania; anzi posso aggiungervi che in questa città vi è un malumore latente, perchè si crede che il Ministero dei lavori pubblici vorrà appigliarsi al partito di far verificare la congiunzione immediata per la linea della Caldare, che sarebbe di grandissimo giovamento alla provincia di Girgenti, anzichè a quella di Palermo; rimandando alle calende greche l'altra per la linea delle due Imere, sulla quale in Palermo si è fatto tanto rumore, nonchè la nuova linea più diretta proposta ultimamente dall'ing. Cavallaro, e l'altra per la marina da Palermo a Messina. Nello stato in cui trovansi le cose, io credo che il Ministero farà bene a mettere in comunicazione Palermo con tutta la Sicilia per la linea della Caldare, non occorrendo che pochi chilometri di costruzione di ferrovia per verificarsi la congiunzione; salvo poi a far ragione alla città di Palermo nei suoi diritti per una linea più breve e più diretta (*).

Ferrovie Sarde. — Leggiamo nei giornali di Roma che in questi ultimi giorni ebbe luogo al Ministero dei lavori pubblici una conferenza per prendere una definitiva soluzione sulla vecchia questione delle ferrovie Sarde. Presero parte alla conferenza il presidente del Consiglio, il Ministro dei lavori pubblici, on. Zanardelli, e i due capi di questo servizio presso il Ministero. (V. *Nostre Corrispondenze*).

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Leggiamo nella *Gazzetta Piemontese* di ieri:

Il Comitato per la ferrovia Ivrea-Aosta, che ha veduto i suoi sforzi meravigliosamente secondati dalla Provincia, dai Comuni e dai privati, conoscendo l'animo delle popolazioni cui si rivolge, ha deliberato di aprire una seconda sottoscrizione fra i privati, con offerte non minori di L. 20.

(*) Rammentiamo, a tale proposito, ciò che disse il ministro Zanardelli alla Camera dei deputati, nella seduta del 26 gennaio scorso, in risposta alle interpellanze Rudinì e Morana, annunciando prossimo il compimento degli studii di cui fu incaricato l'ing. Billia. (V. *Monitore* N. 6 a. c.)

(La Redazione).

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Journ. de Genève* ha pubblicato il seguente dispaccio da Altdorf, 23 febbraio:

Le due baracche dell'Impresa del Gottardo, che servono al deposito della dinamite, saltarono in aria ieri sera verso le otto. Vi furono due morti e nessun ferito. I danni materiali sono insignificanti.

— Il progresso del traforo della Galleria, nella scorsa settimana, fu di m. 10.50 dal lato di Göschenen (tre giorni furono perduti nella galleria di avanzamento per la mancanza di dinamite, in seguito della esplosione suddetta); e di metri 18.20 dal lato di Airolo (un giorno di fermata per la riparazione di una rottura al condotto del Ticino); in totale m. 28.70, e cioè m. 4.10 in media giornaliera.

Ferrovia del Sempione. — Leggesi nel *Chemin de fer* di Zurigo, che gli studii pel traforo del Sempione e per le linee acessorie, sono oramai in via d'esecuzione. La spedizione dei piani e rilievi si termina in qnesto punto negli Ufficii di Losanna.

Il tracciato comincia a Briga, che diverrebbe quindi Stazione internazionale, per entrare nel *tunnel* per una lunghezza di 18,340 metri. Lo sbocco del *tunnel* si troverebbe presso Isella, e di là si arriverebbe a Domodossola, dopo molte opere d'arte.

La lunghezza totale della linea sarebbe di 45,900 metri, e verrebbe a congiungersi cogli antichi lavori fatti sulla *Linea d'Italia* presso Domodossola, per prolungarsi fino poi alla Stazione d'Arona.

Fino al villaggio di Crevola la linea corre sulla riva sinistra della Doveria, che attraverserebbe sopra un gran viadotto.

— Pel 1° giugno prossimo si annuncia l'apertura all'esercizio della sezione Sierre-la-Souste (Loueche), e probabilmente pel 1° giugno 1878 quella delle sezioni Loueche-Viège-Briga.

Ferrovie francesi. — Il Senato discusse in questi giorni la proposta di legge, fatta dal sig. Adam, intorno la concessione e costruzione delle ferrovie d'interesse locale, coll'abrogazione della legge del 1865 e colla modificazione della legge del 10 agosto 1871, nel senso che per le ferrovie di oltre 20 chil., il Governo dovesse presentare una legge nel termine di 6 mesi, a partire dalla decisione del relativo Consiglio generale. Per le ferrovie ai di sotto dei 20 chil., la dichiarazione di utilità pubblica verrebbe fatta con semplice decreto nel termine di due mesi.

Ove il Governo mancasse a tali formalità, la decisione dei Consigli generali diverrebbe definitiva, senza l'autorizzazione del Governo, senza il parere del Consiglio di Stato, nè del Consiglio generale dei ponti e strade. Nel caso in cui non vi fossero espropriazioni, i Consigli generali potrebbero concedere e far costruire senz'alcuna autorizzazione.

Le conclusioni del rapporto erano sfavorevoli alla proposta, il cui effetto era quello di menomare i poteri dello Stato e di estendere quelli dei Consigli generali. Il Governo, non potendo esonerarsi della sicurezza pubblica, deve necessariamente intervenire nella costruzione delle ferrovie. Il suo controllo non è meno necessario nell'esercizio, e non si deve abbandonare ad interessi privati il diritto di applicare le tariffe, secondo la loro convenienza. Finalmente le ferrovie hanno una parte importante nella difesa del paese, e per molte linee il parere del Ministro della guerra dev'essere domandato e seguìto.

D'altra parte, il Senato esaminerà in breve la legge proposta dal sig. Wilson circa l'esecuzione dei grandi lavori pubblici, che soddisfa in parte alla domanda del sig. Adam; era quindi più ragionevole di aggiornare la presente discussione a quando si tratterà della legge del sig. Wilson.

Il sig. Adam si arrese a quest'ultima osservazione, e ritirò la sua proposta.

— Alla Camera dei deputati venne presentato il rapporto relativo alla proposta dei signori Cochery, Wilson ed altri per la nomina di una Commissione d'inchiesta sul regime generale delle strade ferrate ed altre vie di comunicazione in Francia. Le conclusioni del rapporto sono favorevoli alla proposta.

— A proposito dell'annunciata Convenzione conchiusa tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia di Dombes e del Sud-Est per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Lacluse a Bellegarde, togliamo dal *Journal des travaux publics* i seguenti ragguagli:

La linea progettata avrà una estensione di 28,300 m. Il punto di partenza è alla Stazione di Lacluse; il tracciato costeggia la riva sinistra del lago di Nantua, serve la città di questo nome, supera il colle di Silan, passa a Charix e Saint-Germain-de-Joux, tragitta il fiume Tacon, ed arriva a Bellegarde, dopo aver traversato in sotterraneo le roccie di Châtillon.

La spesa totale si fa ascendere a fr. 6,045,000 ad un solo binario, cioè 213,000 fr. al chil., compreso il materiale ruotante. Si contano 103 opere d'arte, di cui alcune di grande importanza, cioè: 6 viadotti rappresentanti in complesso 56 archi di m. 10, e 5 sotterranei della totale lunghezza di m. 1,257.50.

Dal punto di vista commerciale, la linea completa da Bourg a Bellegarde contribuirà, con quella da Dijon a Bourg per Saint-Amour, a conservare sul territorio francese il transito dal Nord al Mezzodì, che la Germania cerca deviare

col traforo del Gottardo. La linea da Bourg a Dijon presenterà un raccorciamento di 27 chil. sulla direzione attuale per Châlon-sur-Saône e Mâcon; quella da Bourg a Bellegarde ridurrà da 114 a 65 chil. il percorso attualmente imposto alle merci per Ambérieu e Saint-Rambert. Finalmente questa linea avrà in avvenire il suo prolungamento con quella da Collonges verso la Savoja per Thonon, che deve dirigersi verso Saint-Gingolph e metter capo al Sempione. Si otterrà in tal modo il tragitto più breve dal Nord al Mezzodì.

La Savoja non ha ancora comunicazione diretta ferroviaria col territorio francese: viaggiatori e merci sono costretti a passare per Ginevra per penetrarvi. La costruzione della linea di Bellegarde porrà fine a questo stato di cose: gli abitanti della Savoja penetreranno direttamente sino a Moulins, donde partono le ramificazioni verso l'Oceano e verso l'ovest della Francia.

Considerazioni strategiche di grande importanza appoggiano l'esecuzione di questa ferrovia: esse sono tali da farla collocare nella rete d'interesse generale. La linea da Lacluse a Bellegarde offre una seconda strada indispensabile per condurre verso la frontiera, dal lato della Savoja e di Ginevra, le truppe che fossero ammassate a Lione ed a Bourg, punto importante di concentramenti militari. La sola linea di sfogo attualmente esistente è quella da Mâcon a Ginevra per le gole di Saint-Rambert; ma essa è notoriaménte insufficiente. Se, per qualunque causa, questa strada venisse ad esser tagliata, le comunicazioni francesi colla Savoja e colle Alpi sarebbero interrotte: la ferrovia da Thonon a Colonges sarebbe più pericolosa che utile; la strada del Moncenisio, chiusa, non potrebb'essere sostituita dal Sempione.

La durata della concessione della nuova linea progettata sarà la stessa di quella della ferrovia da Bourg a Sathonay: essa spirerà col 25 luglio 1968.

La sovvenzione di 4 milioni convenuta dal Ministro è giustificata, in primo luogo, dalla retrocessione allo Stato del primo tronco di 65 chil. da Bourg a Lacluse, per la quale il dipartimento dell'Ain ha già speso 2,900,000 fr.; inoltre dalle difficoltà della costruzione della nuova linea.

La Compagnia di Dombes e del Sud-Est s'impegna di eseguire la detta ferrovia nel termine di 4 anni, a partire dal 1° gennaio 1878.

— Scrivono da Chambery, 20, che il Dupont, capo-stazione a Châtillon, — autore involontario dell'incontro dei due treni avvenuto, come è noto, il 17 dicembre 1876, e che costò la vita a nove persone e ne fece rimanere ferite 14, — è stato giudicato dal Tribunale correzionale di Chambery e condannato, in ragione d'omicidio per imprudenza causato da disattenzione e inesecuzione dei regolamenti, a tre anni di prigionia.

La Compagnia è stata dichiarata civilmente responsabile.

Ferrovie austriache. — Nella seduta del 16 corr. alla Camera dei deputati in Vienna, si prese a discutere il rapporto del Comitato sulla proposta governativa concernente l'unione della ferrovia Dux-Bodenbach colla Aussig-Teplitz.

Il rapporto del Comitato preponeva di accordare alla linea Aussig-Teplitz alcune facilitazioni finanziarie, pel caso che essa acquistasse le linee della ferrovia Dux-Bodenbach. Che se questo acquisto non avesse luogo, allora sarebbe autorizzato il Governo ad acquistare questa ferrovia per conto dello Stato, al prezzo di 10 milioni di fiorini in note di Banca. Dopo lunga discussione, nella quale Kronawetter, Fux (Moravia) e Prazak parlarono contro, Russ e Weeber per la proposta del Comitato, la discussione venne chiusa, e l'oratore generale Foregger si pronunziò contro la proposta.

Il Ministro del commercio, cav. de Chlumecky, prese la parola per notare come il Governo non potesse starsene passivo spettatore della rovina che minacciava una così importante impresa, prossima a cadere in concorso. Soltanto alle antecipazioni fatte dal Governo potersi attribuire se quella Ferrovia ha potuto continuare il suo esercizio, ed essere quindi pienamente giustificata la precedenza riservatasi dal Governo per le somme antecipate sui diritti dei portatori di Obbligazioni di priorità: ned esservi quindi dubbio alcuno che questi ultimi, caso mai la Ferrovia cadesse realmente in concorso, si troverebbero in condizioni assai peggiori. Del resto, i sagrifizii che lo Stato s'impone in tale occasione, sono, ad ogni modo, proporzionalmente così tenui, da scomparire affatto di fronte ai vantaggi che nell'interesse generale si otterrebbero, mercè la conclusione della proposta transazione, la quale si mostrava di tanta importanza pel mantenimento del credito pubblico austriaco.

Prazak prese pure la parola per combattere il progetto; e, proposta la questione se si dovesse entrare o meno nella discussione articolata, a votazione nominale, 161 voti risultarono affermativi, 103 negativi: la legge venne quindi respinta.

— Nella seduta di lunedì del Comitato ferroviario, il deputato Bees propose al Comitato di dimettersi in corpo, e ciò a causa del deliberato della Camera dei deputati sulla ferrovia Dux-Bodenbach. Il deputato cav. de Oppenheimer appoggiò la proposta; mentre il dep. Russ e il presidente del Comitato dr. Weber dichiararono, all'incontro, non esservi alcun motivo per decidersi ad un tal passo, stantechè la maggioranza del partito costituzionale, anche nell'ultima votazione, non disapprovò l'operato del Comitato.

Su di che il barone Bees ritirò la sua proposta.

Il dep. Russ propose indi di togliere dall'ordine del giorno la discussione della legge relativa al disavanzo di esercizio delle ferrovie, fino a tanto che il Ministro del commercio, il quale non era presente alle sedute, non abbia dichiarato se il Governo intende o meno di ritirare il progetto; e la proposta fu accolta.

— Scrivono poi da Praga che la Dux-Bodenbach si dispone a proseguire da sola l'esercizio delle sue linee insieme a quelle della Raconiz-Protivin. Non si sa quali misure prenderebbe la Dux-Bodenbach, nel caso che la ditta Cramer-Klett insistesse pel pagamento dei debiti flottanti.

— Alcuni detentori di Obbligazioni 3 p. 0[0 della *Südbahn* chiesero al Tribunale di commercio di Vienna la nomina di un curatore a sostegno dei loro diritti, querelandosi che i cuponi delle loro Obbligazioni soffriranno d'ora in poi jattura di 50 c. per semestre, siccome quota dell'imposta sui redditi da versarsi al Governo italiano e della tassa richiesta dalla Borsa di Parigi per la quotazione degli effetti stessi. Corrispondendo a tale mozione, quel Tribunale, a sensi del § 3 della legge 24 aprile 1874, nominò l'avv. Barth all'ufficio richiesto dai detentori.

Ferrovie tedesche. — Dai giornali tedeschi rileviamo che la Conferenza generale delle Amministrazioni ferroviarie, tenutasi a Berlino la settimana scorsa come già accennammo, condusse ad un finale risultato, che sarà accettato da ambe le parti in essa rappresentate, cioè dal Governo e dalle varie Società.

Quello che più importa si è, che anche l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è disposta ad introdurre per le sue linee il sistema di tariffa uniforme stabilito. Non fu certo per essa un facile cómpito il decidervisi, essendo fermamente persuasa dei maggiori vantaggi presentati dal suo sistema per capacità di vagoni, ed in tale persuasione essendo fortemente sostenuta dalla industria delle provincie dell'Alsazia e Lorena.

Devesi quindi tributarle maggior lode, se in tale disposizione seppe subordinare i propri agl'interessi comuni.

Le Società private della Prussia accettarono unanimi le decisioni della Conferenza, però colla riserva di appianare all'amichevole le differenze, che presumibilmente potranno ancora insorgere fra loro ed il Ministro del commercio.

Non v'ha però dubbio che queste differenze saranno presto appianate, essendo vivo in ambe le parti il desiderio di togliere di mezzo anche il più piccolo ostacolo alla sollecita applicazione del nuovo sistema.

Sappiamo che le Società private hanno già presentato al Ministro del commercio le loro osservazioni in proposito, pregandolo di voler tosto disporre affinchè vengano discusse, per poter addivenire ad un sollecito accordo definitivo.

La Germania potrebbe, in tal modo, sperare di vedere in breve realizzate quelle aspirazioni, che dal 1871 in poi diedero

luogo ad un infruttuoso lavoro. Ed in ciò, sia le Società ferroviarie che l'industria tedesca devono specialmente essere grate al Ministro prussiano del commercio ed al sig. Weishaupt, capo dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato prussiano, i quali si adoperarono seriamente nel difficile cômpito di promuovere la riforma desiderata.

Sennonchè l'avere stabilito il nuovo sistema di tariffa uniforme è certamente il primo passo, e il più importante; ma la sua attuazione costerà ancora molta fatica. E se si vuole che col 1° ottobre a. c. esso entri in vigore presso tutte le Società ferroviarie tedesche, dovranno certo le varie Amministrazioni lavorare a tutta possa, trattandosi della creazione di condizioni affatto nuove, per le quali restano ancora da sciogliere quistioni di non lieve importanza.

È altresì probabile che il nuovo sistema non soddisfi pienamente a tutti i desiderii che vi si riferiscono, poichè si tratta di un compromesso non solamente fra i più disparati interessi delle Società ferroviarie, ma altresì fra quelli dell'industria, dell'agricoltura e del commercio. Le spese di tale compromesso vengono sostenute dalle Ferrovie, le quali, in forza del sistema stesso e della fissazione della tariffa speciale, accordano sensibilissime riduzioni di prezzi, mantenendo pure intatti i più bassi prezzi della tariffa per gli articoli voluminosi, come ferro greggio, carbone, ecc. L'imposta sul porto resta con ciò eliminata, se non di nome, di fatto.

Vi sono certamente varii miglioramenti da introdurre nel nuovo sistema adottato, ma l'essenziale, cioè l'uniformità della tariffa, è raggiunto; e qualora tutte le parti interessate vogliano di comune accordo adoperarsi per ottenere un perfezionamento, non sarà difficile introdurvi quelle modificazioni, che si riscontrassero veramente necessarie, affinchè la nuova tariffa possa sempre meglio rispondere ai generali interessi.

— Una innovazione che produsse buon effetto, essendo già stata messa in pratica l'anno scorso a Francoforte, Berlino e Dresda, è quella che consiste nel vendere i biglietti di ferrovia ai viaggiatori alloggiati nei principali alberghi, senza costringerli a recarsi prima alla Stazione per acquistarli.

Il Ministero del commercio di Germania invitò le Direzioni delle ferrovie a continuare questa prova; più tardi l'innovazione sarà resa più completa col registrar pure i bagagli di viaggiatori negli alberghi.

Specialmente in quelle città che hanno le stazioni ferroviarie discoste alquanto dall'abitato, una simile prova sarebbe molto da raccomandarsi, ed i viaggiatori non mancherebbero certo di farvi plauso.

Ferrovie russe. — Nella Polonia russa, secondo annunziano i giornali di Cracovia, venne dato ordine alle ferrovie che i treni non debbano recarsi sino alle Stazioni di confine russe. La ragione di questo *ukase* è d'impedire le relazioni degl'impiegati ferroviarii russi colla Gallizia. I viaggiatori saranno ammessi nei treni della *Nordbahn* alla Stazione russa di Maczka. Anche gli Austriaci, che viaggiano nella Polonia russa, sono severamente sorvegliati.

— Da comunicazioni che i giornali viennesi ricevono da Pietroburgo, la differente larghezza del binario delle ferrovie russe e rumene indusse il Governo russo ad acquistare macchine secondo il sistema Hall, che permette il passaggio da ferrovie di binario largo a quelle con binario più stretto, mediante un apparecchio di compressione. La mancanza sinora di simile macchine è considerata a Pietroburgo come una delle cause principali del ritardo nel passaggio del Pruth.

Il Governo possiede soltanto da poco tempo talune di queste locomotive, ed ha conchiuso in fretta un contratto con parecchie fabbriche di macchine, da consegnarsi entro un brevissimo intervallo.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 21 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 20 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per la costruzione di un mulino a vapore e per la macinazione di cereali, sedente in Ponsacco (provincia di Pisa), col titolo *La Vittoria*, colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 29,000 diviso in 116 azioni da L. 250 ciascuna.

Bonifiche delle Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi. — La *Gazz. Uff.* del 22 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 18 gennaio scorso, con cui il Comitato esecutivo per la bonificazione delle Valli Grandi Veronesi ed Ostigliesi e pel miglioramento dei territorii interessati nello scolo nel fiume Tartaro, è autorizzato a contrarre un prestito di L. 650,000, mediante emissione di 1300 Obbligazioni di L. 500 ciascuna, coll'interesse del 5 1/2 p. 0/0 netto da imposta, ed ammortizzabili gradualmente con estrazione a sorte dal 1888 al 1899.

Arsenale della Spezia — Fu distribuito ai deputati il seguente progetto di legge, presentato alla Camera dal Ministro della marina:

Art. 1. È autorizzata la spesa di L. 310,000 per costruire nell'Arsenale militare marittimo di Spezia un magazzino per carbon fossile e per provvedere il macchinismo occorrente onde effettuare con celerità ed economia le operazioni di sbarco e d'imbarco del carbone.

Art. 2. Tale spesa verrà inscritta in apposito capitolo della parte straordinaria del bilancio della marina, con la denominazione: *Magazzino per carbon fossile nell'Arsenale di Spezia*, e sarà ripartita come segue:

Esercizio 1877	L. 110,000
» 1878	» 200,000
Totale	L. 310,000

Deposito franco a Palermo — La Commissione nominata dalla Camera di commercio di Palermo per riferire sulla utilità di un punto-franco in quella città ha terminato i suoi studii, ed ha presentato la relativa relazione, le cui conclusioni sono favorevoli per la istituzione del suddetto punto-franco da stabilirsi nel forte di Castellammare.

Società mineraria di Monteponi — Leggesi nel *Commercio* di Genova, 23:

Sappiamo essere imminente l'approvazione governativa della deliberazione presa dall'assemblea generale della Società mineraria di Monteponi, per cui il suo capitale da lire 600,000, quale era originariamente, è portato a lire 4,800,000, somma questa già raggiunta in fatto, mercè guadagni man mano ottenuti da quella Società e non ripartiti. Tale deliberazione avrà per conseguenza l'emissione di 8400 nuove azioni da L. 500, che saranno assegnate, senz'obbligo d'alcun nuovo versamento, agli attuali azionisti in ragione di sette azioni nuove per ciascuna delle 1200 azioni antiche.

La deliberazione, di cui si tratta, mira non soltanto a porre in armonia il capitale legale della Società con quello reale, ma a spezzare in certa guisa, per renderle più agevolmente negoziabili, le azioni attuali. che pei fortunati affari della Società, valgono ora più che otto volte il loro valore nominale.

Banca Nazionale Toscana — Il 25 corr. ebbe luogo in Firenze l'assemblea generale degli azionisti della Banca Nazionale Toscana, sotto la presidenza del comm. Carlo Fenzi. Gl'intervenuti rappresentavano oltre 6000 azioni. Dopo udita una elaborata Relazione del Direttore generale, fu adottata la seguente deliberazione:

« L'Assemblea,

« Viste le resultanze del bilancio della Banca dell'anno 1876;

« Letto il rapporto dei Sindaci;
« Udita la Relazione del Direttore generale;
« Approva la formazione del detto bilancio e le valutazioni date all'attivo della Bauca;
« Approva le entrate e le spese portate nel bilancio medesimo.
« Approva le prelevazioni proposte dal Consiglio superiore in L. 421,724.22.
« Ordina la distribuzione dell'utile divisibile del 2° semestre in L. 525,000, cioè lire 17.50 per ciascuna azione ».
Sulla proposta di un azionista, l'Assemblea ha pure deliberato il seguente ordine del giorno:
« Udita la Relazione e gli schiarimenti del Direttore generale, avuti presenti in particolar modo gl'imbarazzi, i rischi ed i sacrifizi gravissimi cui soggiace la Banca per far fronte al baratto dei biglietti, l'Assemblea generale, plaudendo all'indirizzo adottato dal Direttore generale e dal Consiglio superiore inteso ad ottenere dal Governo del Re provvedimenti e rimedii efficaci fino alla facoltà di stabilire la fusione del nostro Istituto con la Banca Nazionale del Regno, fa voti perchè si perseveri alacremente nelle iniziate pratiche ».
Ambedue queste deliberazioni sono state prese alla unanimità.
Ha poi confermato a far parte del Consiglio superiore i signori:
Fenzi comm. Carlo, De Rossi cav. avv. Vittorio, Bizzarri cav. Lorenzo; e Sindaci del bilancio del 1877 i signori: Buoninsegni cav. Ferdinando, Schurch Carlo.

— Il pagamento del suddetto dividendo di L. 17.50 per azione si fa già dal 27 corr. presso gli Stabilimenti della Banca medesima.

Concorso — È aperto il concorso al posto di professore straordinario di idraulica e costruzioni idrauliche presso la R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Roma. Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 22 del prossimo mese di aprile.
I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

Premii a concorso — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato un R. Decreto del 31 gennaio p. p., con cui vengono assegnati due premii, di lire tremila l'uno, agli insegnanti degli istituti e delle scuole dipendenti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio per le due migliori Memorie, l'una sopra argomento di scienze matematiche fisiche o naturali, e l'altra sopra argomento di storia o di scienze economiche, morali o giuridiche.
Il giudizio sul merito delle dette Memorie è affidato alla R. Accademia dei Lincei, alla quale, o direttamente o per mezzo del suddetto Ministero, dovranno essere mandate non più tardi del dicembre 1877.
Un altro premio di lire cinquemila sarà conferito a quell'insegnante d'istituto o scuola dipendente dal Ministero medesimo, il quale avrà scritto il miglior trattato elementare di scienza etico-civile, giuridica ed economica.
Il giudizio per questo concorso sarà deferito ad una Commissione da nominarsi dal Ministro, ed i lavori dovranno essere inviati al detto Ministero non più tardi del 31 gennaio 1878.

Onorificenze — La *Gazz. Uff.* del 21 corrente ha annunciato che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, ha fatto le seguenti nomine e promozioni nell'Ordine dei Ss. Maurizio e Lazzaro:
Ad *Uffiziale*: Passerini cav. Dionisio, ingegnere-capo del Genio civile, Commissario tecnico amministrativo per le Ferrovie;
Fenolio avv. Bernardo, Commissario straordinario presso le Ferrovie dell'Alta Italia;
Bussi cav. Gabriele, ingegnere, Commissario tecnico amministrativo per le Ferrovie;
Salis conte cav. Ulisse, ingegnere, Commissario tecnico per le Ferrovie.
A *Cavaliere*: Cervati cav. Michele, ingegnere-capo di 2ª classe del Genio civile;
Zainy cav. Domenico, id.

Collegio degli Ingegneri ed Architetti in Roma — Sabato sera, 24, ebbe luogo al Collegio degli ingegneri ed architetti la prima adunanza del Comitato per la prossima riunione degli ingegneri italiani in Roma.
La presidenza dell'adunanza fu tenuta dal professore Betocchi, il quale fece una chiara esposizione dello stato della questione professionale, di ciò che è fatto, di ciò che resta a farsi.
Fu nominato il seggio permanente del Comitato esecutivo. Rimase composto così: ingegnere principe Ruspoli E., presidente; professore A. Betocchi, vice-presidente; Sereni, Moronti, Olietti, segretari; confermandosi così nelle rispettive cariche coloro che facevano parte della Commissione creata dal Collegio di Roma per studiare il medesimo argomento nel suo seno.
Fu stabilito che la riunione abbia luogo il 3 maggio p. v. e seguenti.
L'ingegnere Giovanni Cuppari espose, a nome della Presidenza dell'Associazione Toscana, della quale era uno dei rappresentanti, alcune raccomandazioni, che vennero riconosciute giuste, salvo lievi varianti.

Unione postale internazionale — Un telegramma della *Gazz. Ticinese*, da Berna, 20, reca:
Vennero ammessi nell'Unione postale universale i seguenti nuovi Seati: Hongkong col 1° aprile, tutte le Colonie portoghesi col 1° luglio, ed il Giappone col 1° giugno 1877.

Uffici telegrafici. — Il 10 corr. in Finalborgo (provincia di Genova) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Quelli che salderanno per intero alla sottoscrizione pagheranno in luogo di L. 383.50 sole . . . . L. *379.50* ed avranno la preferenza in caso di riduzione.

Le Obbligazioni di questo Prestito fra interessi e rimborsi **fruttano** l'8 per 100.

L'interesse **decorre dal 15 febbraio 1877, anco se l'Obbligazione viene acquistata a pagamento rateale, il che è un sensibile vantaggio pel compratore.**

CORATO, nelle Puglie, con una popolazione di oltre *30,000 abitanti*, è città le di cui Obbligazioni presentano una sicurezza eccezionale. Ciò risulta non solo da quanto abbiamo detto ma dal fatto, che è situata in un territorio celebrato pelle ricchezze e varietà dei suoi prodotti, grani, vini, olii, ecc., *tanto che dalla sola esportazione ricavano i suoi abitanti, secondo risulta da dati statistici ufficiali, oltre 10 milioni di lire ogni anno.* La ricchezza privata quindi aumenta di continuo e necessariamente le finanze Municipali risentono i frutti di questo florido stato.

Il bilancio della città di CORATO trovasi in *pareggio* sebbene il Comune non abbia fatto uso delle imposte facoltative e non esiga che una metà di ciò che per legge potrebbe riscuotere per sovraimposta fondiariaria e dazi di consumo. — Quel bilancio può adunque, sol che si voglia, chiudersi con una eccedenza attiva di parecchie migliaia di lire l'anno. — *Ma oltre a ciò la Città possiede beni immobili che rendono annualmente L. 180,000 — ed hanno quindi il valore capitale di circa quattro milioni;* i quali beni con la rendita garantiscono esuberantemente in ogni evento il rimborso del presente prestito.

L'accoglienza fatta dal pubblico ad altre emissioni di *Prestiti Comunali* è prova essersi da tutti constatato che le Obbligazioni di questi Prestiti costituiscono un impiego lucroso, sicuro, e *non soggetto ad oscillazioni di prezzo per effetto di vicende politiche.* — Un simile impiego deve molto di più apprezzarsi negli attuali momenti in cui tutti gli altri valori di Borsa sono soggetti ad oscillazioni gravissime.

Investendo adunque i propri risparmi in Obbligazioni *Corato* **si** ha *un impiego che frutta l'8 per cento circa*, dal che emerge che a tutta ragione devesi considerare questa operazione eccezionalmente vantaggiosa.

NB. *Presso Francesco Compagnoni di Milano, assuntore del presente Prestito, trovansi ostensibili — a chiunque desideri esaminarli — il Bilancio e gli atti ufficiali comprovanti la perfetta legalità e le garanzie del prestito medesimo.*

La Sottoscrizione Pubblica *è aperta nei giorni* **1, 2, 3, 4** *e* **5** *marzo* **1877**

in Corato presso la *Tesoreria Municipale;*

in Milano presso l'Assuntore *Compagnoni Francesco,* Via S. Giuseppe n. 4.

in Torino presso U. GEISSER e C.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Una circostanza speciale ha potuto svegliare, nella passata settimana, qualche animazione a riguardo delle Azioni del Mobiliare italiano e di quelle della Società delle Meridionali, perchè si disse da alcuni giornali che le trattative intraprese a riguardo dell'esercizio delle ferrovie erano bene avviate non solo, ma prossime a riescire ad una combinazione definitiva; e naturalmente, così i titoli del Mobiliare, come quelli della Società delle Meridionali, furono fatti segno ad una speculazione insolita. Però l'ufficioso *Diritto* smentì (come noi pure avevamo già prima negato) che il Governo avesse contratti impegni per questo, e il movimento di quei valori si è quindi arrestato. Al di fuori di questo incidente, l'attività dei mercati riescì languida.

Le Azioni Meridionali da 332 salirono a 346, e reagirono a 338; invariate le Obbligazioni relative a 232.50; invariati pure i Boni a 564 contanti.

Le Sarde, serie A, si tennero sul 231; quelle della serie B sul 227.50 — Le Pontebbane da 367.50 a 368.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane diedero luogo a transazioni al prezzo di 73 a 76; le Obbligazioni relative a quello di 239 circa — Le Vittorio Emanuele negoziate tra il 235 al 234 — Le Lombarde fiacche sul 165 al 163; e le Obbligazioni relative invariate sul 231.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Barletta. — 34ª estrazione del 20 febbraio 1877.

Serie rimborsata 1330 dal n. 1 al n. 50.

160 Obbligazioni premiate:

Pr. di L.	100,000	S.	4586	N.	21	Pr. di L.	400	S.	4394	N.	14
» »	1,000	S.	505	N.	31	» »	300	S.	236	N.	5
» »	500	S.	3402	N.	46	» »	300	S.	3249	N.	24
» »	500	S.	3522	N.	29	» »	300	S.	4216	N.	11
» »	400	S.	3614	N.	44						

Premii da L. 100

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
1104	38	1291	10	1300	35	1697	1	2447	17	2833	32
2835	45	2909	6	3079	34	3426	44	4372	26	4380	37
4431	14	4475	47	4552	31	4607	4	5382	32	5391	38
5400	29	5584	9	5682	15.						

(Seguono i premii da L. 50).

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili dal 20 agosto 1877 in poi presso la Cassa del Municipio di Barletta.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 maggio 1877 col 1° premio di L. 20,000.

CONVOCAZIONI

Banca Tiberina — Gli azionisti sono convocati in prima convocazione pel 6 marzo p. v. in Roma (Camera di commercio), per gli oggetti indicati dall'articolo 136 del Codice di commercio e per la nomina di tre censori.

Società edificatrice di case, quartieri ed opificii economici in Firenze — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 11 marzo p. v. in Firenze (Banca del Popolo), per udire la relazione del Consiglio, per l'approvazione del bilancio 1875-76, e per la nomina di consiglieri e sindaci.

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 14 marzo p. v. in Roma (via della Pigna, 14), per la presentazione del bilancio 1876, per udire il rapporto dei censori, e per deliberare sul relativo dividendo.

Società anonima dei consumatori di gaz-luce — — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 16 marzo p. v. in Torino (Teatro Balbo), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sulla situazione finanziaria della Società al 31 dicembre 1876, per la nomina del Consiglio d'amministrazione e del Comitato di revisione e sorveglianza.

Banca Agricola Italiana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 20 marzo p. v. in Firenze (via Tornabuoni, 5), per deliberare sugli oggetti all'ordine del giorno.

Avvisi d'Asta

Il 5 marzo p. v., presso il Ministero dei lavori pubblici in **Roma**, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della **manutenzione** per 8 anni del tronco della strada nazionale Cassia, compreso fra Ronciglione e Montefiascone, della lunghezza di m. 36,211.35, per la presunta annua somma di L. 16,600. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1885. Deposito d'asta 850; cauzione definitiva eguale ad una mezza annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per la sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra il Ponte Cimarosa ed il Bivio di Leonforte, della lunghezza di m. 18,944, per l'annua somma di L. 14,350. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 1500 in numerario; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Parma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di riparo alle arginature del fiume Gorzone, comprese nei Comuni di Vescovana, Stanghella, Pozzonovo ed Anguillara, per la presunta somma di L. 81,655. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito L. 5000; cauzione definitiva L. 11,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dell'arretramento di un tratto dell'argine destro di Po, detto *Coronella di Sermide*, della lunghezza di m. 584; per il presunto importo di L. 59,965. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito L. 3000, in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Alessandria al Gran S. Bernardo, compreso fra la città d'Aosta ed il confine svizzero, presso l'Ospizio del Gran S Bernardo, della lunghezza di metri 19,093 di strada carreggiabile e di m. 6210 di strada mulattiera, per la presunta annua somma di L. 5313.53. Manutenzione dal 1° aprile p. v. Deposito d'asta L. 700 in valuta effettiva; cauzione definitiva L. 135 di rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte sul Magra presso l'abitato di Aulla, per l'importo di L. 179,195.63. Deposito d'asta L. 15,000 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 18,000 idem, o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio d'Acquapendente (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del primo tronco della strada comunale obbligatoria Acquapendente-Trevinano, della lunghezza di m. 2200, a partire dalla Nazionale Cassia presso il ponte Gregoriano, per il presunto importo di L. 12,000. Deposito L. 200 in valuta legale.

— Sino al mezzodì del 9 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale di Pietrafitta, in diminuzione della somma di L. 44,935.83, così ridotta in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria fra Ottana e Orotelli, passando per Orani, della lunghezza di m. 13,040, per il presunto importo di lire 110,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta lire 5000 in moneta legale; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Liri presso la città di Sora, in sostituzione di quello detto di Napoli, colla sistemazione di due tronchi del fiume stesso, per il complessivo importo di L. 108,800. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta L. 5000; couzione definitiva L. 16,000 in rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Taverola (provincia di Caserta), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle due strade comunali interne Garibaldi e Cavour, per l'importo di L. 108,092.24, diviso in due lotti, il 1° per L. 42,907.84, ed il 2° per L. 65,184.40. Deposito d'asta lire 1000 in numerario; cauzione definitiva L. 4300 idem, o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della ripulitura dei fabbricati militari in Roma, per la presunta somma di lire 12,000. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del 2° tratto della strada nazionale detta di Matera, compreso fra la porta d'Atella ed il passo di Gaudiano, della lunghezza di metri 40,453.50, per la presunta annua somma di L. 25,260. Deposito d'asta L. 1500; cauzione definitiva eguale alla metà di un'annata del canone deliberato.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Ancona, si terrà un'asta per l'appalto della decennale manutenzione delle vecchie strade selciate e di quelle brecciate, delle chiaviche, ecc., per il presunto importo d'annue L. 12,121. Deposito d'asta lire 1212 in denaro o rendita D. P.

— Sino alle ore 2 pom. dello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di alcune tombinature nella soppressa Piazza d'Armi e formazione di parte dei corsi Siccardi e Principe Amedeo, in diminuzione dell'importo di L. 86,270.40, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Reggio d'Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Reggio d'Emilia, compreso fra il valico dell'Appennino ed il voltone di Migliara, della lunghezza di m. 46,309, per la presunta annua somma di L. 19,870. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva L. 670 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e la Prefettura di Siracusa, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da S. Caterina per Siracusa e Noto, della lunghezza di m. 57,390, per la presunta annua somma di L. 19,040. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito d'asta L. 1600; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Livorno, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione delle opere d'arte del nuovo porto di Livorno, nonchè delle boe di tonneggio ed ormeggio nel porto stesso, ed imbarcazioni addette all'Ufficio tecnico del Genio civile, per il presunto importo di annue L. 20,019. Deposito d'asta L. 3000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Lavello (provincia di Potenza), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada Vittorio Emanuele nell'abitato del Comune, della lunghezza di m. 731.32, per la presunta somma di lire 220,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta lire 5000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il Municipio di Petrella Salto (provincia d'Aquila), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal detto Comune a quella di Città Ducale, della lunghezza di m. 9465.59, per la presunta somma di L. 128,800. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 8000 in rendita D. P.

— Il 10 aprile p. v., presso il Municipio di Tropea (provincia di Catanzaro), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione dell'acquedotto della fontana di Tropea e dell'allacciamento delle sorgenti dette del Pantano, per il presunto importo di L. 57,841.22. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 1000 in biglietti di Banca; cauzione definitiva lire 3000 in rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 8ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3431	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	640,554.75	585,867.60	54,687.15	»
Merci a grande velocità . .	172,810.60	165,692.75	7,117.85	»
Merci a piccola velocità . .	802,902.10	775,841.65	27,060.45	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,616,267.45	1,527,402.00	88,865.45	»
Navigazione sui laghi . . .	13,421.00	10,036.60	3,384.40	»
Totale della settimana. . .	1,629,688.45	1,537,438.60	92,249.85	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 25 *febbraio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	4,702,126.60	4,460,990.00	241,136.60	»
Merci a grande velocità . .	1,479,955.95	1,346,704.05	133,251.90	»
Merci a piccola velocità . .	6,083,966.38	5,756,029.10	327,937.28	»
Totale dei prodotti ferroviari	12,266,048.93	11,563,723.15	702,325.78	»
Navigazione sui laghi . . .	98,291.04	76,435.50	21,855.54	»
Totali	12,364,339.97	11,640,158.65	724,181.32	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 8ª settimana . . .	469.71	456.76	+ 12.95	+ 2.84
Prodotti totali . . .	3575.07	3458.05	+117.02	+ 3.38

Strade Ferrate Meridionali

5ª Settimana. — *Dal* 29 *gennaio al* 4 *febbraio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	492,721.31	340,74
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	346,401.63	239.56
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 146,319.68	+ 101.18
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	2,097,415.44	1,450.49
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	1,571,637.06	1,086.89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 525,778.38	+ 363.60

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	146,329.68	135.24
Settimana corrisp. nel 1876.	950.14	132,056.99	138.99
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+131 86	+ 14,272.69	— 3.75
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	680,076.81	628.54
Introiti corrisp. nel 1876 .	935.26	518,516.92	554.41
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+146 74	+ 161,559.89	+ 74.13

Strade Ferrate Romane

1ª Settimana — *Dal* 1° *al* 7 *gennaio* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	393,509.78	12,465.79
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	387,049.07	12,260.87 (a)
Differenza in più . . .	—	6,460.71	204.92
Differenza in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 7 detto 1877 .	—	393,509.78	12,465.79
Periodo corr. 1876	—	387,049.07	12,260.87
Aumento	—	6,460.71	204.92
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,070	9,539.92
Bagagli.	270	140.99
Merci a grande velocità	1,250	784.05
Merci a piccola velocità	1,560	9,061.83
Introiti diversi	»	100.34
Totale L.	12,150	19,627.13

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio d' amministrazione viene convocata l'assemblea generale ordinaria di questa Società nei suoi uffici in Roma, via Due Macelli, num. 79, primo piano, per il giorno 31 marzo prossimo venturo, all'una pomeridiana.

Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione.
2. Relazione dei sindaci revisori dei conti.
3. Presentazione dei conti dell'esercizio 1876.
4. Nomina di 3 amministratori in rimpiazzo di altrettanti uscenti d'ufficio.
5. Nomina dei sindaci e supplenti per la revisione del bilancio 1877.

Il deposito dei certificati delle Azioni, che a mente dell'art. 26 degli statuti sociali deve esser fatto 15 giorni prima dell'adunanza, potrà effettuarsi presso la Cassa della Società nel locale suddetto, a Firenze e a Torino presso la Società Generale di Credito Mobiliare italiano, e a Genova presso la Cassa di Sconto.

Roma, 20 febbraio 1877.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria e straordinaria pel giorno 26 marzo p. v. ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino.

Ordine del giorno dell'Assemblea ordinaria.

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1876.
2° Relazione dei Censori.
3. Votazione in ordine al Bilancio 1876.
4° Nomina di sette Amministratori e di tre Censori.

Ordine del giorno dell'Assemblea straordinaria.

1° Proposta di riduzione di Capitale Sociale impiegando in tale riduzione le Azioni delle Bonifiche Ferraresi da distribuirsi agli Azionisti.

A norma dell'art. 23 dello Statuto sociale hanno diritto d'intervenire all'Assemblea gli Azionisti che 10 giorni prima di quello fissato per l'Adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino via Lagrange, 7.

A senso dell'art. 35 per deliberare validamente sulla proposta all'ordine del giorno dell'Assemblea stroordinaria è necessario che intervengano all'Adunanza almeno 30 Azionisti che rappresentino 2[5 del Capitale sociale.

Torino, il 17 febbraio 1877.

Il Direttore L. PETRINO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso:

Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. 60,000 circa
FERRO vecchio in guide e ritagli di guide, in pezzi grossi e piccoli, ecc. » 4,200,000 »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, in cuscinetti usati buoni, ecc. . . . . » 410,000 »
FERRO in tornitura e limatura, **ZINCO** vecchio, **LATTA** vecchia e **Lamiera** di ferro in sorte vecchia. Quantità diverse.

Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO:

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto . . . . Chilogr. 21,000 circa
CERCHI di ferro . . . . » 60,000 »
CERCHI d'acciaio . . . . » 71,000 »
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, da lavoro, lamerino, gratelle ecc. » 100,000 »
GHISA da rifondere in limatura e tornitura . . . . » 51,000 »
OTTONE id. . . . . » 24,000 »
RAME id. . . . . » 12,000 »
ASSI sciolti a gomito . . . . » 6,000 »
ASSI montati . . . . » 30,000 »
BRONZO, TUBI bollitori di ferro e **ZINCO**. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **13 Marzo** p. v. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 22 febbraio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

PRINCIPALI LAVORI ESEGUITI, IN CORSO DI ESECUZIONE OD ASSUNTI,

dal Gennaio 1871 *al Dicembre* 1876

		Lunghezza metri
Ponte sul fiume *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle Mura	» di Firenze	122
Ponte sul *Monticano* a San Martino	» di Conegliano	32
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sul *Busento* a Cosenza	» di Cosenza	22
Id. (All.) *Sisto* sul Tevere in Roma	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
N. 2 ponti sul *Lambro*	Provincia di Milano	76
Ponte sul *D. Antonio*	»	22
Ponti Vaprio e Cassano *(andatoi)*	»	169
N. 2 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	26
Ponte sul *Senorbi*	» di Cagliari	16
N. 4 ponti sul *Longano, Idria, Calvaruso* e *S. Caterina*	» di Messina	83
Ponte sul torrente *Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. id. *Cardevolo*	» di Belluno	28
Ponticello sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Ufente*	» di Roma	15
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 5 ponti sul *Corace, Alli, Simmeri, Crocchio, Tacina*	» di Catanzaro	532
Id. sulla foce vecchia di Licola	Ministero della Real Casa	11
Id. sull'*Ombrone*, nella R. Tenuta di Poggio a Cajano	»	34
N. 4 ponti sul *Piave, Volturno, Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	242
Ponte sull'*Adda*	Ferr. Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	Ferr. Cremona-Mantova	128
N. 6 ponti sul *Secchia, Moteggiana, Zappetto*, Cittadella di *Mantova*, e strada *Parmense*	Ferr. Mantova-Modena	341
N. 23 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	188
Seprapassaggio	Ferr. Torino-Rivoli	13
N. 2 ponti sul *Lanzo* e *Gretano*	Ferr. Asciano-Grosseto	61
N. 7 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	73
Ponte sul fosso *Reale*	Ferr. Pisa-Colle Salvetti	39
N. 10 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	97
N. 4 ponti sul *Tevere* sotto Giove (C), *Mignattaio, Teverello*, e fosso di *Orte*	Ferr. Firenze-Roma	277
Ponte sul *Marmolajo*	Ferr. Roma-Livorno	44
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	Ferr. Livorno-Genova	7
N. 6 ponti (all.) sul *Navicelli, Emissario, Calambrone, Tora Vecchia, Tora Nuova* e *Cigna*	Ferr. Livorno-Pisa	102
N. 6 ponti (all.) sul *Bisenzio, Ombrone, Pesd, Era, Elsa, Cecinella*	Ferr. Pisa-Firenze	216
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
N. 2 ponti sul *Sacco*	Ferr. Roma-Napoli	61
Ponte sul Canale di *Pollena*	Ferr. Napoli-Castellammare	14
N. 5 ponti sul *Pescara* (B)	Ferr. Pescara-Popoli	239
N. 6 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	63
Ponte detto di *Capo-Pescara*	Ferr. Popoli-Aquila	43
N. 3 ponti sull'*Aterno*	»	92
N. 2 ponti sul *Tanagro* e *Sele*	Ferr. Eboli-Contursi	230
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	27
N. 8 ponti sul *Tanagro, Acqua Bianca* e *Vallone Intaglio*	Ferr. Contursi-Romagnano	340
N. 9 ponti sul *Platano*	Ferr. Romagnano-Bellamuro	424
Ponte sul *Basento* (B)	Ferr. Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella*	Ferr. Pisticci-Ferrandina	148
N. 22 ponticelli	»	61
N. 28 ponti di luce inferiore ai 10 metri	Ferr. Ferrandina-Grassano	105
N. 2 ponti sul *Fiumarella* e sul *Frasso*	Ferr. Taranto-Cariati	19
N. 3 ponti sul *Fiumenica, Venere* e *Molinello*	Ferr. Cariati-Cirò	115
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	29
Ponte sul *Lipuda*	Ferr. Cirò-Strongoli	44
Id. sul *Neto* (A)	Ferr. Strongoli-Cotrone	164
N. 11 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	68
N. 2 ponti sul *Tacina* e *Fiego*	Ferr. Cotrone-Roccabernarda	143
N. 6 ponti sull'*Alli, Simmari, Uria, Cropani, Fiumarella* e *Crocchio*	Ferr. Roccabernarda-Catanzaro	889
N. 9 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	60
N. 4 ponti sul *Corace, Griso, Soverato, Squillace*	Ferr. Catanzaro-Soverato	141
N. 14 ponticelli	»	64
N. 10 ponti sull'*Assi, Guardavalle, Munita, Voda, Gallipari, Salubro, Alaca, Calatro, Davoli, Ancinale*	Ferr. Soverato-Assi	367
N. 19 ponticelli	»	35
N. 19 ponti sul *Musa, Pracarito, Stilo, Allaro, Callopinace, S. Agata, Boetto, Mollaro, La Verde, Carreri, Pintamati, Tre Carlini, Condoianni, Portigliola, Gerace, Sordo, Torbido, Barucca*	Ferr. Assi-Reggio	1125
N. 28 ponticelli della lunghezza complessiva di	»	197
N. 12 ponti sul *Coscilello, Grondo, Esaro, Fellone, Finita, Settimo, Emoli, Sordo, Campagnano, Lanea, Mavigliano*	Ferr. Buffaloria-Cosenza	422
N. 17 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	162
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	Ferr. Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani*	Ferr. Girgenti-Campofranco	95
N. 16 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	157
N. 3 ponticelli	Ferr. Campofr-Passofonduto	10
Ponte sul passo della *Spina*	Ferr. Campofranco-S. Pietro	97
Id. sottopassaggio alle *Mattine*	»	66
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	14
N. 2 ponti detti supplementari	Ferr. Campofr.-Passofonduto	11
N. 2 ponti sul *San Pietro* e *Barbiere*	Ferr. S. Pietro-Lercara	57
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	34
Ponte sul *Morello*	Ferr. Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto* (B)	Ferr. Catania-Messina	113
Id. *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. *Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. *Carioni*	Ferr. privata Cave di Carrara	32
Ponticello sul *Carriona*	»	9
Ponte Groppoli sul *Carrione*	Ditta Walton e Nepote	12
Ponte sul Tevere in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E)	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	98
N. 3 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	25
N. 46 ponti e ponticelli diversi	Per diversi	344
N. 18 » » » (F)	Ferr. Serradifalco-Campofr.	255

TOTALE 510 PONTI DELLA LUNG. TOTALE DI METRI 13,406

		Superficie coperta M. q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia* e *Bari*	Ferrovie Meridionali	11155
Id. nell'Arsenale di *Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello Stabilimento *Visconti*	Ditta Visconti Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del nuovo *Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del Tivoli di *Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Pensilina del *Palazzo Quirin. in Roma*	Ministero della Real Casa	218
Id. della Stazione di Falconara	Ferrovie Meridionali	242
Pensilina e Tettoia in Napoli	Società Magazzini Generali	387
Tettoie per la Esposizione di *Belle Arti*	Comitato Esposiz. Belle Arti	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle Staz. di *Messina* e *Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	2038
Id. nel Grande Albergo del Quirinale in Roma	Signor Comm. Guerrini	226
Id. pel nuovo Palazzo del Ministero delle Finanze in Roma	Ministero delle Finanze	230
Id. pensiline e lanternini per conto di privati	N. N.	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA M. Q. 18,693

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 18,000 tonnellate di ferramenti diversi, destinati specialmente a travature per ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale per ferrovie e tramways, solai metallici. Oltre un gran numero di lavori in ferro od in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno X. Mercoledì 7 Marzo 1877 N.° 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

IL RISCATTO DELLE FERROVIE SVIZZERE

Mentre la questione del riscatto e dell'esercizio delle Ferrovie si agita così vivamente, non meno che in Italia, presso le altre Nazioni più civili di Europa, giova tener conto delle opinioni manifestate, anche all'estero, dalle persone più competenti e dagli organi più accreditati della stampa periodica.

Laonde, in conformità a quanto abbiam fatto finora, crediamo opportuno di offrire tradotto ai nostri lettori il seguente assennato articolo del *Journal de Genève* del 3 corr., circa il riscatto delle Ferrovie svizzere, parendoci meritevole di considerazione anche pei diretti rapporti d'interesse che ci legano alla Confederazione elvetica:

La questione del riscatto delle Ferrovie svizzere, idea favorita del sig. Consigliere nazionale Stämpfli, direttore della Banca federale, agitata ad intervalli come un pallone di prova, meriterebbe davvero uno studio speciale e completo. In tutte le concessioni accordate trovandosi stipulata la facoltà del riscatto, codesta idea non ha in sè nulla di strano e d'inattuabile; ma ci sembra che non ne sia peranco giunta l'ora. Anzi si può dire che nessun momento sarebbe peggio scelto per occuparsi, con qualche probabilità di riuscita, della esecuzione di tale progetto.

Constatiamo primieramente che alcuni Cantoni e Compagnie si spinsero già troppo oltre nella costruzione di strade ferrate. Anzichè limitarsi alle più necessarie, si è voluto far troppo, senza indietreggiare nemmeno dinnanzi a linee parallele e concorrenti. Infatti, secondo i dati statistici, in tre anni si costrussero pressochè 900 chilometri di ferrovie, che costarono circa 220 milioni. Da ciò il malessere attuale e i debiti di cui sono aggravati i Comuni ed i Cantoni, che accordarono sovvenzioni spesso elevatissime (*).

(*) Vedi più sotto le *Notizie ferroviarie estere*.

(La Red.)

Non è già la Confederazione che creò questo stato di cose, poichè essa non fece che ratificare o accordare concessioni che non poteva rifiutare per legge. L'errore è imputabile alle Società, ai Cantoni ed alle popolazioni dei paesi interessati; e non si può oggidì ragionevolmente pretendere che la Confederazione faccia dei sagrificii pecuniarii per trarre dall'imbarazzo le imprese, di cui essa non ebbe ad occuparsi e di cui non è responsabile. D'altra parte, si è talmente impegnati su questa via, che le località ancora prive di strade ferrate le reclamano, allegando (sovente con ragione) ch'esse hanno pure contribuito a dotarne le regioni più favorite, e che l'equità impone si venga in loro aiuto, alla loro volta, per la costruzione di quei mezzi di rapide comunicazioni, senza dei quali una regione rimane interamente isolata.

Al punto in cui siamo, il riscatto sarebbe dunque l'*ignoto;* e si può affermare, senza timore, che la maggioranza del popolo svizzero non ha alcuna voglia di gettarsi in braccio a siffatta avventura. Senza parlare delle strade attualmente incompiute e di quelle che si trovano allo stato di progetto, c'è ancora la grande impresa del Gottardo, di cui la Confederazione dovrebbe caricarsi. Solo dunque entro un termine abbastanza lontano, il progetto di riscatto potrebb'essere studiato con piena cognizione di causa; e d'altra parte, si può fin d'ora domandarsi se ciò potrebbe mai essere negl'interessi della Confederazione.

I partigiani del riscatto riconoscono anch'essi che il momento non è propizio. Egli è perciò, secondo un recente articolo del *Bund* (il quale si è più volte occupato di tale questione), ch'essi per ora si accconterebbero d'incaricare la Confederazione dell'esercizio di tutte le ferrovie, il che costituirebbe, a loro avviso, un avviamento al riscatto. In appoggio di tale progetto, essi invocano i vantaggi dell'unità della direzione generale, non meno che motivi di economia.

Con tale sistema, si avrebbe forse maggiore unità; ma è permesso dubitare che si potesse ottenere grandi economie, perocchè, a lato della direzione generale, ci vorrebbe un esercito di direttori e sotto-direttori, ispettori e sotto-ispettori, in fine tutte le ruote amministrative che richiede una vasta Amministrazione.

Ma questa è nondimeno una quistione secondaria. L'im-

portante è di sapere se il pubblico vi guadagnerebbe qualche cosa, e se l'Amministrazione federale rimpiazzerebbe con vataggio le diverse Amministrazioni attuali.

Ed è ciò appunto che rimane da dimostrare.

Noi staremo a vedere se il *Journal de Genève* entrerà successivamente nel merito di tale questione, che così vivamente c'interessa; frattanto siamo lieti di constatare come anche quell'autorevole giornale si mostri, in massima, contrario ad una politica ferroviaria che noi abbiamo costantemente combattuto nell'interesse particolare del nostro paese, e che fu già respinta dalla grande maggioranza.

LA QUESTIONE FERROVIARIA IN FRANCIA

In relazione a quanto abbiamo riferito nei precedenti numeri su questo argomento, facciamo oggi luogo alle principali osservazioni di alcuni autorevoli giornali francesi intorno al rapporto testè presentato alla Camera dei deputati di Francia dal relatore della Commissione parlamentare, sig. Waddington.

Questo rapporto si pronuncia, in generale, contrario al progetto del Governo, il quale, nella retrocessione alla Compagnia d'Orléans delle linee delle Charentes, della Vandea, e di varie piccole reti della regione dell'Ovest, vede la migliore soluzione per tutelare interessi degni di ogni cura e per dare agl'interessi pubblici quella soddisfazione, che non possono più attendersi da Compagnie notoriamente impotenti a compiere i loro impegni.

Nella Commissione parlamentare c'era una minoranza che, criticando pure alcune clausole finanziarie del progetto di Convenzione, emise il parere che si dovesse invitare il Ministro a trattare di nuovo colla Compagnia d'Orléans, tenendo conto delle modificazioni domandate. Ma la maggioranza, che respinge assolutamente qualunque progetto di fusione, indicò parecchie soluzioni, senza però raccomandarne specialmente alcuna; essa sottopose alla Camera un progetto di risoluzione, che si limita ad invitare il Ministro dei lavori pubblici « a presentare, entro il più breve termine, un progetto di legge inteso ad assicurare il servizio delle linee comprese nella Convenzione e di quelle che le completano, sia colla costituzione di reti distinte ed indipendenti, sia mediante il riscatto da parte dello Stato e l'esercizio da parte di Compagnie affittuarie, applicando, come base del riscatto, le disposizioni dell'art. 12 della legge del 23 maggio 1874 ».

La *Semaine financière* si dichiara contraria alla costituzione di reti secondarie e indipendenti, mediante concessioni nuove e colla garanzia dello Stato. Dice che tale combinazione, p. es. nel caso particolare della Compagnia delle Charentes, aprirebbe un sistema di concorrenza, che sarebbe non solo funesto alla Compagnia d'Orléans, ma senza dubbio pregiudizievole agl' interessi del Tesoro, garante interessato nelle due imprese rivali. Qualunque fosse il risultato della lotta, col regime introdotto sarebbe il Tesoro che pagherebbe. Nulla assicura, d'altra parte, che la garanzia del 4.65 p. 0[0, che basta alle grandi Compagnie per assicurare il servizio dei loro prestiti, basterà alla Compagnia delle Charentes, la quale non può calcolare sui civanzi dei prodotti d'un'*antica rete* per coprire una parte delle deficienze del complesso. Si dirà che col tempo si migliorerà il suo traffico; ma, sino allora, bisognerà prendere a prestito per costruire le linee indispensabili allo sviluppo che si attende dall'avvenire. Se dietro il 4.65 p. 0[0 della garanzia non v'ha un traffico rimuneratore, a quali condizioni si collocheranno le Obbligazioni della Compagnia? Evidentemente le condizioni di emissione saranno inferiori a quelle delle antiche Compagnie: l'inferiorità del credito sarà, sin da principio, un elemento d'incarimento nella costruzione. Per ristabilire la eguaglianza, bisognerebbe, di necessità, aumentare la cifra della garanzia.

Quanto al secondo dei sistemi indicati dalla Commissione, cioè il riscatto da parte dello Stato delle linee esercitate, con la cessione dell'esercizio a Compagnie affittuarie, non sembrano dileguati i dubbii e le difficoltà già accennati su tale sistema. Il riscatto imporrebbe allo Stato dei pesi, di cui non si vede come sia possibile limitare l'importanza e la durata. Nulla di più ipotetico del calcolare sui beneficii delle Compagnie affittuarie: questi beneficii rischiano di farsi attendere lungo tempo. Le somme che dovrà esborsare il Tesoro per sopperire alle deficienze probabili non saranno più un'anticipazione sicuramente rimborsabile, come avviene col sistema della garanzia data alle grandi Compagnie; esse non saranno che una perdita senza compenso, e, checchè se ne faccia, sarà il contribuente che ne sopporterà le spese.

Col sistema attuale, che lascia alle Compagnie la cura di costruire e di esercitare, ogni pagamento fatto dal Tesoro, in virtù della garanzia, è soltanto un acconto, che verrà dedotto sul prezzo da pagarsi al momento della ripresa delle concessioni da parte dello Stato; tutte le deficienze che si avranno sulle linee pressocchè improduttive, di cui si vorrebbe subito rendere proprietario lo Stato, si aggiungeranno indefinitamente alla cifra di reddito, ed ogni anno ingrosserà, per lungo tempo, le perdite dell'operazione. Laddove vi fosse subito un probabile beneficio, si troverebbero, senza dubbio, facilmente degli affittuarii; ma dove si troveranno Imprese, che vogliano tosto costituirsi per esercitare delle linee suscettibili tutt'al più di un reddito insignificante? Il rapporto della Commissione medesima constata che sui 6,473 chil. in esercizio della nuova rete delle 4 grandi Compagnie (Est, Ovest, Orléans e Midi) ch'ebbero ricorso alla garanzia dello Stato, una sola linea, di 42 chil. (quella da Montpellier a Paulham), aveva dato un prodotto netto superiore alle spese di primo impianto: più di 900 chil. erano stati esercitati a pura perdita. Tale constatazione non dice assai più di un lungo ragionamento?.....

Ma la combinazione d'affitto è tale, almeno, da assicurare un buon esercizio? La Commissione non si pronuncia a tale riguardo, e le esperienze fatte altrove non potrebbero supplire al suo silenzio. Una Compagnia affittuaria s'impegna di rado in una locazione a lungo termine; essa non è, come una Compagnia concessionaria, interessata a fare dei miglioramenti, che possono al momento richiedere alcune anticipazioni ed alcuni sacrificii; essa non ha lo stimolo di lunghe prospettive avvenire, e sarà sempre tentata a cercare nelle economie un compenso alle perdite, talora accidentali, ch'essa dovesse subire, e che avvenendo, per esempio, alla fine della locazione, non le lascierebbero la speranza di una futura rivincita.

Quanto a calcolare sullo Stato per compiere più rapidamente delle Compagnie le nuove linee reclamate dal paese, pare vi sia ancora un po' d'illusione. Per lo meno, bisogna fare alcune riserve sulla tesi della potenza inesauribile dello Stato in materia di finanze e di credito; queste riserve s'impongono da sè a chiunque porti un po' d'attenzione sull'andamento dei nostri bilanci. Lo Stato ha da fare abbastanza, senza che si vada a cercare di accrescere le sue attribuzioni e le sue responsabilità. Ora esso ha sotto mano delle Compagnie solvibili; queste Compagnie sono legate da impegni che non possono deludere. Che si sorvegli all'esecuzione dei contratti, alla rigorosa osservanza dei Capitolati d'oneri, niente di meglio; se la concessione di nuove linee è per esse un vantaggio, nulla di più giusto che diminuire le loro esigenze, continuare nel sistema in virtù del quale si è saputo sempre ottenere da esse alcuni compensi a vantaggio del pubblico. Ma che si spezzi lo strumento che si ha nelle mani, col pretesto ch'esso non è perfetto, ecco ciò che, a nostro avviso, l'interesse generale non può imporre. —

Il *Journal des travaux publics* non si mostra guari più soddisfatto del rapporto della Commissione parlamentare; anzi prende a dettare alcuni articoli in confutazione delle teorie e delle proposte contenute nel rapporto del signor Waddington.

Frattanto togliamo da questo giornale le seguenti notizie, che servono di commento al detto rapporto:

La Commissione incaricata di esaminare il progetto di Convenzione colla Compagnia d' Orléans tenne venerdì scorso a Versailles una seduta lunghissima, sotto la presidenza del signor Cochery, e coll'intervento del ministro Christophle.

Si esaminò, anzitutto, se convenisse, prima di domandare la messa all'ordine del giorno e la discussione del progetto di risoluzione della Commissione qui sopra indicato, riprendere colle Compagnie interessate alcune trattative su nuove basi.

Il Ministro dei lavori pubblici espresse la idea, che la maggior parte delle obbiezioni di dettaglio, formulate nel rapporto del signor Waddington, sparirebbero probabilmente in seguito a tali trattative. Gli pare possibile, p. es., di ottenere, da un lato, dalla Compagnia delle Charentes un ribasso nel prezzo di riscatto; dall' altro lato, dalla Compagnia d'Orléans un miglioramento di alcune clausole, che alla Commissione parvero assicurare eccessivi vantaggi a questa Compagnia.

Nel pensiero del Ministro, la Commissione, dopo l'esito di codesti negoziati, sarebbe allora soltanto in grado di adottare o respingere definitivamente il principio della fusione delle Compagnie secondarie colla Compagnia d'Orléans. Egli fece notare che la risoluzione proposta nel rapporto non conteneva alcuna soluzione immediatamente attuabile; e quand'anche venisse adottata, ci sarebbe un periodo considerevole di fermata, durante il quale difficilmente si eviterebbero le catastrofi finanziarie.

La Commissione, dopo avere discusso a lungo, si trovò divisa in due parti eguali: sette voti si pronunciarono nel senso indicato dal Ministro, e sette altri in senso opposto.

La Commissione doveva riunirsi di nuovo lunedì per una deliberazione decisiva.

DELLA INTERPRETAZIONE DEI VOCABOLI

Ferro e Acciaio

La recente Esposizione di Filadelfia ha dato occasione all'*American Institute of the mining engineers* di tenere parecchie sedute, in cui, tra altre questioni, quella si trattò delle più adatte denominazioni da darsi ai due prodotti principali dell'industria siderurgica, il *ferro* e l'*acciaio*.

Già l'anno prima, al Congresso della Società dell'industria mineraria a Saint-Etienne in Francia, era stata sollevata analoga questione; e, contrariamente all'opinione di quelli (in capo a cui sta il Jordan, professore di metallurgia alla Scuola Centrale di Parigi) i quali vogliono chiamare *acciaio* il prodotto ferroso dotato di malleabilità e che ha subìto la fusione, e *ferro* invece il prodotto stesso non fuso; contrariamente, dico, a quest'opinione, il presidente del Congresso, signor Gruner, Ispettore generale nel Corpo delle miniere di Francia, mise in campo la considerazione della *tempera*, per definire in modo distinto l'uno e l'altro prodotto.

Invero, diceva allora il Gruner, stando alla definizione suddetta, tutto quel che finora si convenne di chiamare acciaio non sarebbe che ferro; e l'acciaio naturale e quello di cementazione, benchè di natura assai differente dal ferro dolce, non sarebbero più acciaj. In tal guisa, una semplice operazione fisica, la fusione, avrebbe maggior influenza sull' appellativo e sulle qualità del prodotto, che non l'intima natura chimica, e due composti affatto diversi verrebbero ad avere lo stesso nome, pel fatto solo di essere stati fusi entrambi.

È noto, d'altronde, che si è riusciti in Inghilterra a fondere il ferro dolce, ottenendo come prodotto il così detto *ferro omogeneo*, incapace però di prendere la tempera, giacchè esso conserva, dopo la fusione, la stessa dolcezza e la stessa malleabilità di prima. Gli è dunque la tempera che deve servire, secondo il Gruner, ad evitare ogni confusione nella distinzione del ferro dolce dall'acciaio, abbiano essi o no subìto previamente la fusione.

Il Gruner chiama quindi *acciaio*, sia desso fuso o no, quel prodotto ferroso di maggiore o minore purezza, suscettivo di tempera, ma dotato di malleabilità a caldo ed a freddo, quando non sia stato sottoposto a codesto brusco raffreddamento; e chiama *ferro dolce*, sia desso parimente fuso o no, quel ferro che, dotato di malleabilità a caldo ed a freddo, non è suscettivo di tempera.

Ammesse queste definizioni, non restava più che distinguere i prodotti malleabili del ferro, rispetto al loro modo d'ottenimento; ed è perciò che l' Istituto summentovato, in una delle sedute tenutesi a Filadelfia durante l' Esposizione, pensò che sarebbe opportuno di studiare una classificazione generica, ma ben caratterizzata, e tale da poter essere adottata universalmente nell'industria.

Tale incarico fu dall'Istituto stesso affidato ad una Commissione internazionale, la quale riescì composta dei più distinti metallurgi americani ed europei, fra cui il Gruner ed il Tunner, direttore della *Bergakademie* di Leoben. Il risultato degli studii di detta Commissione fu la seguente proposta di nomenclatura, che riferiamo, togliendola dal *Mining Journal* di Nuova York (1):

« Il Comitato, considerando che la fabbricazione del ferro dolce malleabile coi processi Bessemer e Martin-Siemens, o colla fusione in crogiuoli, richiede, a scanso d'equivoci, una nuova nomenclatura dei prodotti dell' industria del ferro;

« Considerando, difatti, che il vocabolo *acciaio*, con cui si chiamano questi ferri in Inghilterra e negli Stati Uniti, non li distingue bastantemente dagli antichi acciaj propriamente detti, aventi come proprietà speciale quella di indurire mercè la tempera;

« Considerando che, sia commercialmente, che scientificamente, è desiderabile avere una nomenclatura comune a tutte le lingue;

« Considerando, infine, che il carattere definitivo dei ferri fusi, duri o dolci, ossia la loro omogeneità perfetta, può esprimersi con altro vocabolo che la parola *acciaio*, il quale conviene conservare pei ferri malleabili che induriscono in grazia della tempera;

« Raccomanda l'adozione della nomenclatura seguente:

« 1° Ogni composto malleabile del ferro, contenente gli elementi ordinarii di esso (2), ottenuto colla riunione di masse pastose (puddlaggio), o colla saldatura (paquetage), od in altro modo tranne colla fusione, sul quale d' altra parte, la tempera non produce indurimento sensibile, e che costituisce ciò che si chiamò fino ad oggi ferro dolce, si chiamerà d'or innanzi *ferro saldato* (*weld iron*, *fer soudé*, *schweisseisen*).

« 2° Ogni composto analogo che, per una qualsiasi ragione, indurisca colla tempera, e faccia parte di quel che porta oggidì il nome di acciaio naturale, di cementazione e soprattutto di acciaio puddellato, si chiamerà *acciaio saldato* (*weld steel*, *acier soudé*, *schweissstahl*).

« 3° Ogni composto malleabile, contenente gli elementi ordinarii di esso, che sia stato ottenuto e colato entro stampi allo stato fuso, ma di cui la tempera non produca l' in-

---

(1) Numero del 28 ottobre 1876.

(2) Si escludono con ciò quei composti ferrosi aventi proporzioni sensibili di Fosforo, Tungsteno, Vanadio, ecc., e sono quindi piuttosto delle leghe speciali.

durimento, verrà chiamato *ferro fuso* (*ingot iron*, *fer fondu*, *flusseisen*).

« 4° Infine, ogni composto analogo che, per qualsiasi motivo, indurisca in grazia della tempera, si chiamerà *acciaio fuso* (*ingot steel*, *acier fondu*, *flussstahl*) ».

Vediamo da queste denominazioni che esse vennero create in base alla definizione del Gruner, cioè prendendo come punto di partenza il fatto della tempera. I nomi prescelti sono, come richiedesi, dei nomi generici, che servono a distinguere nettamente 4 grandi classi o tipi di prodotti; in ogni caso poi, ed a viemmeglio definire la specie, converrà sempre aggiungere ad ognuno dei quattro nomi surriferiti, quello indicante il metodo di fabbricazione o gli usi speciali di quel dato ferro od acciaio.

O. LATTES.

SOCIETÀ GENERALE
DI
CREDITO MOBILIARE ITALIANO

RELAZIONE *presentata dal Consiglio d'Amministrazione nell'Assemblea generale ordinaria del* 15 *febbraio* 1877.

SIGNORI,

Prima di accingerci, in conformità di quanto prescrivono gli Statuti sociali, a rendervi conto, come è nostro dovere, dell'esercizio dell'anno 1876, permetteteci che in mezzo all'universale cordoglio per la perdita dell'illustre Duca di Galliera, tanto benemerito per rara opera patriottica e per insigni atti di beneficenza, in questa adunanza da noi pure si elevi una parola di dolore; perocchè, se colla sua morte venne a mancare all'Italia un cittadino preclaro, la nostra Società ha perduto in lui chi, dalla sua istituzione, ne fu sempre il Presidente.

E benchè, vivendo egli in Francia, poca parte prendesse alle deliberazioni della vostra Amministrazione, pure si compiaceva del buon andamento della nostra Società.

La sua operosità, che sembrava non affievolirsi col crescere degli anni, e la sua lunga esperienza rendevano autorevoli i consigli, dei quali ci fu sempre largo.

Le incerte ed anormali condizioni dei principali mercati di Europa, per le intricate questioni politiche, ci hanno persuaso a procedere, più che di ordinario, con rigorosa prudenza, cosicchè non abbiamo da tenervi discorso di nuove imprese o di affari nuovi di importanza; però i risultati del bilancio, che abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra approvazione, ci sembra che debbano essere da voi giudicati soddisfacenti.

SEDI A TORINO, GENOVA, ROMA. — Le operazioni bancarie, delle quali si occupano principalmente queste tre Sedi, sono state proficue relativamente alla loro importanza, ed i profitti da esse ritratti fanno parte degli utili del bilancio generale.

OPERAZIONI DI BANCA E FONDI PUBBLICI. — Alle operazioni di Banca procurammo di dare sempre maggiore estensione, ma la minore attività nei commerci fu per esse poco propizia. Più ristrette di fronte all'anno precedente, per le stesse ragioni, furono le operazioni di compera e vendita di valori, e perciò gli utili ritratti sono minori di quelli ottenuti nell'esercizio 1875.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI. — Non abbiamo giudicato conveniente di modificare la nostra posizione nell'importante interesse che la nostra Società ha in questa impresa, aspettando che siano risolute le questioni che intorno all'ordinamento ferroviario si agitano da tanto tempo, e delle quali qualunque sia per essere la soluzione, nutriamo fiducia che il corso di questi titoli non possa che migliorare.

STRADA FERRATA DA TORREBERETTI AL GRAVELLONE. — La Corte d'Appello di Torino non ha peranco potuto pronunziare il suo giudizio sulla indennità che fu assegnata a questa Società ferroviaria, e che, come vi accennammo l'anno scorso, ascendeva alla somma di L. 185,035.50; ma non vediamo ragione perchè non ci vengano definitivamente attribuiti, tanto la indennità già liquidata, quanto il compenso pei danni sofferti dall'apertura del tronco Vigevano-Milano.

STRADA FERRATA DA ALESSANDRIA AD ACQUI. — Il movimento locale, stante la scarsità dei raccolti in quelle provincie, è stato, nell'anno ora decorso, inferiore a quello dell'anno precedente; pur tuttavia i prodotti della linea, per le ragioni accennatevi nei precedenti nostri rapporti, non furono inferiori a quelli dell'esercizio 1875, e noi crediamo sempre in un graduale miglioramento dei medesimi.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ. — Questa Società seguita in quel progressivo miglioramento che avevamo previsto. L'anno scorso vi dicemmo che potevamo essere soddisfatti dei risultati ottenuti, e ci è grato oggi annunziarvi che siamo assicurati che per l'esercizio dell'annata 1877 i profitti saranno anche maggiori.

SOCIETÀ ANONIMA PER LA VENDITA DI BENI NEL REGNO D'ITALIA. — Nulla vi è di nuovo che debba richiamare la vostra attenzione sull'andamento di questa Società.

SOCIETÀ ANONIMA PER LA REGÌA COINTERESSATA DEI TABACCHI. — L'incremento nella vendita dei tabacchi ha continuato durante l'anno 1876, nel quale, come si vede dalle pubblicazioni fatte dalla Società, risultano incassate per questo titolo L. 132,834,167.64, con un aumento quindi nelle vendite dell'anno precedente di L. 3,604,563.56.

Col 1° gennaio 1877 il monopolio dei tabacchi è stato, ad ogni effetto, esteso anche alle provincie siciliane.

Come fu reso di pubblica ragione dalla Società suddetta, in conformità di una Convenzione stipulata col Governo, essa doveva destinare alla gestione del monopolio in Sicilia cinque milioni del suo capitale, ammettendo però e fino alla concorrenza di due milioni, in partecipazione per carati di lire diecimila ciascuno, gli industriali siciliani che ne avessero fatta domanda.

Le carature sottoscritte da terzi essendo ascese a N. 51 per un capitale di L. 510,000, sono rimaste in proprietà della Società per la Regìa le rimanenti N. 449, per un capitale di L. 4,490,000.

Conserviamo tuttora lo stesso interesse in detta Società.

IMPRESE DI COSTRUZIONI — *Ferrovie Meridionali.* - L'Amministrazione incaricata della liquidazione di questa impresa non ha potuto procedere con quella speditezza che si desiderava, non essendo ancora stata discussa dinnanzi al Tribunale la relazione presentata dal Collegio dei periti nella vertenza dell'Impresa Gargiulo-De Rosa e Cottimisti, in causa specialmente delle eccezioni pregiudiziali da queste sollevate.

Tutte queste difficoltà essendo oggi eliminate, il Tribunale potrà essere chiamato a pronunziare il suo giudizio, e ci sembra poter confidare che sarà favorevole all'Amministrazione.

Ferrovia Ligure. — I liquidatori della Società e quelli dell'Impresa del ramo di Levante non essendo riusciti a mettersi d'accordo sulle divergenze insorte circa l'applicazione del lodo pronunciato dagli arbitri sul metodo a seguirsi nel conteggio degli interessi, furono nominati dei mandatarii di reciproca confidenza con pieni poteri per definire tali questioni.

L'imminente risultato delle conferenze di questi mandatarii sistemerà definitivamente i conti del ramo di Levante.

Vi riferimmo l'anno scorso, rispetto alla liquidazione del ramo di Ponente, che il Tribunale di commercio di Torino, accogliendo la istanza dell'Impresa subappaltatrice, aveva annullato il lodo pronunciato dai tre arbitri nominati di comune accordo, e che la Società concessionaria in liquidazione si era provveduta in Appello contro questo giudicato.

La Corte d'Appello di Torino, con sentenza 11 febbraio 1876, avendo dichiarato, in riparazione della sentenza del Tribunale di commercio, non ostare così alla validità delle

Convenzioni impugnate, come della sentenza arbitrale, i vizii di nullità loro opposti, l'Impresa subappaltatrice denunciò questo giudicato alla Corte di Cassazione di Torino, che non ha ancora deciso in proposito.

Frattanto la sentenza della Corte d'Appello essendo esecutoria, nonostante il ricorso in Cassazione, i liquidatori mandatarii della Società concessionaria hanno ripreso le loro operazioni dinnanzi agli arbitri, nonostante la renitenza e l'opposizione dell'Impresa subappaltatrice, la quale recentemente ha introdotto una nuova istanza al Tribunale di commercio di Torino colla pretesa di impedire il corso del giudizio arbitrale.

Noi riteniamo per fermo che anche su questo punto la nostra Impresa riuscirà vittoriosa.

Affari Diversi. — *Manifattura di Cuorgnè.* — Siamo pienamente soddisfatti di avere contribuito alla fondazione di questo Stabilimento industriale, nel quale conserviamo un largo interesse, perchè aumenta vieppiù in noi il convincimento che i risultati, che se ne otterranno, non saranno mai inferiori alle nostre previsioni.

Stabilimento metallurgico di Piombino. — Nell'ultima adunanza generale vi informammo che, pel desiderio di veder prendere vigore ad una industria che alimenta e primeggia tutte le altre, noi con altri compartecipanti avevamo preso in affitto le officine della Società metallurgica Perseveranza.

Nell'esercitare l'affitto di questo Stabilimento siderurgico, l'esperienza ci ha convinti che, per dare all'industria tutto il possibile sviluppo e trar partito nel miglior modo dalle vantaggiore condizioni in cui trovasi lo Stabilimento suddetto, era necessario avere la massima libertà d'azione e quindi conveniente valerci della facoltà, che, come sapete, ci eravamo riservata, di addivenire al suo acquisto.

Venuti quindi a trattare colla Società proprietaria, ed essendo riusciti ad ottenere una riduzione sul prezzo pel quale avevamo il diritto di acquistare le officine, d'accordo e col concorso degli altri interessati, ponendo fine all'associazione per l'affitto, abbiamo costituito una Società anonima sotto la denominazione di *Stabilimento metallurgico di Piombino*, ed in suo nome e per suo conto è stato stipulato l'atto di acquisto.

Il capitale di questa Società fu fissato in lire un milione e cinquecento mila, rappresentato da N. 3000 azioni di lire 500 ciascuna, delle quali N. 1100 vennero assunte da terzi, e N. 1900 dalla nostra Società.

In data dell'11 gennaio ultimo, fu emanato il relativo decreto di approvazione.

Si stanno ora compilando gl'inventarii per il passaggio delle officine e dei materiali da una Società all'altra, e nella prossima nostra relazione sarà nostro debito rendervi conto dei relativi risultati.

Stabilimenti e Boschi della Mongiana. — Vi è noto come il capitale assegnato collettivamente dalla Banca Nazionale Toscana e dalla nostra Società all'acquisto di tale tenimento è di L. 1,000,000, nel quale noi partecipiamo per L. 300,000. Per raccogliere da queste estese foreste, ricchissime di alberi di alto fusto, ogni maggior vantaggio, venimmo nella determinazione di procedere direttamente alla progressiva riduzione in tavole delle piante mature esistenti in quei boschi.

Il taglio dei legnami e la riduzione dei medesimi in tronchi procede attivamente, e per modo che, al chiudersi della stagione forestale, saranno atterrate e preparate tante piante da fornire ampiamente la materia prima alle numerose segherie pel resto dell'anno.

Frattanto le macchine vengono montate nei locali appositamente preparati, cosicchè fra non molto potrà esser incominciata la lavorazione dei legnami, che dovrà in avvenire essere continua.

Le belle strade che solcano in varie direzioni questa foresta, ponendola in comunicazione colle marine di Pizzo e Monasterace, ci pongono in ottime condizioni pel trasporto dei legnami sui varii mercati; e la qualità dell'abete e del faggio sono tali, che non dubitiamo di andare errati presagendo facile smercio a quella qualsiasi quantità, che potrà essere posta in commercio.

Prestiti Comunali e Provinciali. — Nessuna operazione di questa specie abbiamo fatto nell'esercizio di cui vi rendiamo conto.

Nella precedente nostra relazione vi informammo dello stato delle questioni che erano sorte col Comune d'Ancona, ed oggi siamo lieti di dirvi che, secondo le nostre previsioni, ogni vertenza fu risoluta in modo soddisfacente.

Il Comune infatti, stipulato che ebbe il prestito, del quale vi tenemmo parola, potè concludere il riscatto di quello al quale noi eravamo interesati, ritirando tutte le 3577 Obbligazioni, che aveva in corso al prezzo di L. 382 per ciascheduna.

A porlo in condizioni di dare intero compimento a tale operazione, noi consentimmo di fargli una anticipazione di lire 345 mila, rimborsabile in 4 anni, a garanzia della quale vennero dal Comune depositate nelle casse della nostra Società N. 1150 delle ridette Obbligazioni.

Sui titoli che possediamo di altri Comuni e Provincie vien fatto regolarmente il pagamento degli interessi e l'ammortamento. (*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 marzo

Il settentrionale Borea, o la Tramontana come la si chiama a Roma, oltre che intirizzire le nostre membra e offrirci lo spettacolo non ordinario è stupendo delle cento fontane trasformate in stalattiti, nella settimana testè decorsa, sembra abbia pure steso il suo soffio glaciale sulle trattative che si dovevano iniziare per l'esercizio delle ferrovie, e su quelle già tanto prossime ad una conclusione per le Strade ferrate Sarde. Non si è proceduto di un passo di formica, ma ritorneranno ben presto le tiepide auree, e il sangue rifluirà nelle vene dei negoziatori. —

Sono il comm. Massa, Direttore generale dell' esercizio dell'Alta Italia, e gli ispettori del Genio civile Billia e Imperatori, che terranno al Ministero dei lavori pubblici le conferenze dal *Monitore* preannunciate intorno al Gottardo; ma non tennero ancora alcuna seduta, e spero e credo di potervi informare appuntino del risultato dei loro studii e della sostanza delle loro proposte. —

Questa mane si doveva dar principio ai lavori dello spurgo dell' alveo del Tevere colla demolizione degli antichi ponti sporgenti, già in uso per le diverse mole sparse qua e là lungo il fiume; così si era proposto di fare l'Impresa appaltatrice per mostrarsi scrupolosamente fedele alle condizioni del Capitolato, se non avesse contrariamente disposto il cielo, versandoci sulle spalle l'acqua a catinelle (*).

Intanto, dal canto suo, l'Ufficio speciale del Tevere ha già allestito e presentato al Ministero i progetti dei rettifili inferiormente a Roma e per l'allargamento e la sistemazione dell'alveo alla sponda destra presso l'isola Tiberina. Sono questi i progetti di maggiore importanza, che siano stati preparati sin qui riguardo al Tevere, ammontando la spesa di ciascuno dei due a parecchi milioni di lire. Aggiungerò che l'antica Commissione, composta degli ispettori Mati, Pareto, Brauzzi e Bompiani, sta già occupandosi dei progetti medesimi per riferirne al Consiglio.

E dacchè sono a parlarvi del gran padre Tevere, frequente soggetto obbligato delle mie corrispondenze, essendo argomento di eterno interesse per l'eterna città, voglio accennarvi ad una lettura fatta domenica dal socio prof. Betocchi all' illustre Accademia dei Lincei, lettura riguardante appunto l'anzidetto fiume, e quindi materia attinente all'indole del *Monitore*.

L'egregio membro del Consiglio superiore dei lavori pubblici presentò la effemeride del Tevere per l'anno 1876 e la rappresentazione grafica del suo pelo d'acqua, misu-

(*) Veggansi pure le *Notizie diverse* e gli *Avvisi d'asta* pei nuovi appalti indetti pei lavori del Tevere. (La Red.)

rata al mezzodì di ciascun giorno, sia all'idrometro di Orte, che a quello di Ripetta, cioè prima e dopo la confluenza dell'Aniene; e presentò altresì l'effemeride e la rappresentazione grafica dello stesso Aniene, misurato quotidianamente a mezzogiorno ancora all'idrometro presso Tivoli, venendo in tal modo il professor Betocchi a preparare gli elementi per potere risolvere l'incognita intorno alla parte che le piene del confluente in quistione possono avere nelle inondazioni di Roma, e poter quindi decidere circa la convenienza o meno di una sua diversione. —

Ricordo d'avervi annunziato sino da parecchi mesi che formava oggetto di studii al Ministero dei lavori pubblici il modo di potere sviluppare, con maggiore energia e logica di fatti, i lavori delle costruzioni stradali, dipendenti da leggi anteriori a quella del 30 maggio 1875. Ed a ciò tende per l'appunto il progetto di legge presentato ultimamente alla Camera dall'on. Zanardelli, e non ancora distribuito agli onorevoli deputati, nè uscito dai torchi della stampa. È un razionale disegno da approvarsi ad occhi chiusi, mi sembra, col quale, senza arrecare nuovi aggravii al bilancio dello Stato, e senza nemmanco alterare la complessiva somma annuale degli stanziamenti concessi per la costruzione di strade ordinarie dalle varie leggi anteriori, si vuol rendere possibile uno svolgimento più considerevole d'opere, semplicemente armonizzando e coordinando gli stanziamenti medesimi.

Causa i molteplici ostacoli che si oppongono ad intraprendere l'apertura di una gran parte delle nuove strade, secondo le disposizioni della citata legge 30 maggio 1875, indipendentemente certo dal volere del Governo e dall'opera dei suoi agenti, si verifica, allo stato attuale di cose, il seguente fatto anormale e gravemente dannoso: da un lato si ha correlativamente una esuberanza nei fondi assegnati alle nuove strade indicate testè, e dall'altro canto, per la tenuità delle somme che nel corrente esercizio e nei primi successivi dovrebbero essere annualmente inscritte in bilancio, giusta la legge 9 luglio 1876, non si possono compiere sollecitamente od appaltare diversi tratti già in corso di costruzione, od in attesa della costruzione medesima con progetti già approvati: tratti in lacuna delle strade decretate con una serqua di leggi anteriori, a cominciare dal 1862. Trattasi dunque di concentrare i mezzi, come è detto nella relazione dell'on. Zanardelli, coi quali condurre a compimento con celerità ed energia le strade, rotabili ancora necessarie alla viabilità del paese: di applicare un principio non meno savio nell'ordine tecnico che nell'ordine economico, quello, cioè, di non lasciare interrotti i lavori in corso per cominciarne di nuovi; trattasi di mantenere per la gran rete delle strade nazionali quella precedenza, che le hanno attribuito le citate leggi da tanti anni votate: precedenza mercè la quale la rete medesima avrebbe dovuto essere da lungo tempo costruita, se i relativi fondi stanziati non si fossero di fatto riconosciuti insufficienti; e trattasi in pari tempo di dare alle nuove strade provinciali i mezzi corrispondenti ai bisogni, nel periodo in cui i lavori possono avere il maggiore sviluppo.

In fine, il concetto al quale si informano le proposte dell'on. Ministro dei lavori pubblici dovrà parere al Parlamento, come sembra al relatore medesimo ed a me, di una evidente ed indiscutibile giustizia ed opportunità tecnica ed amministrativa. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci giunge da Venezia la notizia, che finalmente si sarebbero stabiliti degli accordi tra il Governo e le Rappresentanze interessate, tali da assicurare la esecuzione delle tre ferrovie Mestre-Castelfranco, Chioggia-Adria, e Mestre-S. Donà-Portogruaro, sulla base della costruzione da parte della Provincia e dei Comuni interessati, e dell'armamento ed esercizio da parte dello Stato.

Il Consiglio provinciale deve oggi stesso riunirsi in seduta straordinaria per deliberare in proposito; e noi, facendo voti che tali deliberazioni possano al più presto tradursi in atto, ci riserbiamo nel prossimo numero a darne esatto ragguaglio ai nostri lettori.

Ci consta che in questi giorni la Società dell'Alta Italia ha presentato all'approvazione ministeriale il progetto per la costruzione della nuova Stazione di Asnago-Cantù e per una nuova fermata a Carimate sulla linea Milano-Como; progetto che si ritiene debba essere sollecitamente approvato, essendo esso reclamato dai bisogni di quella località.

Dietro l'autorizzazione avuta dal Governo, la Società dell'Alta Italia procederà fra pochi giorni all'appalto della ricostruzione del ponte sul fiume Serchio, luogo la linea Pisa-Spezia.

Il ponte sarà a travate metalliche, a doppio binario, con pile e spalle a fondazioni tubulari ad aria compressa.

Numerosissime continuano ad essere le domande per impiego che pervengono ai diversi servizii delle Ferrovie dell'Alta Italia, a tal punto che nel corso del solo anno 1876 esse raggiunsero la straordinaria cifra di ben cinque mila.

Ora, basta riflettere un momento a questa esorbitante cifra in confronto del limitato numero dei posti che possono rendersi vacanti presso quell'Amministrazione, perchè coloro che inviarono le dette istanze sieno convinti della pochissima probabilità ch'esse vengano prese in considerazione, e perchè coloro che avessero in animo di seguirne l'esempio, se ne astengano di fronte alla certezza che le loro pratiche non potrebbero condurre ad alcun risultato.

Ci scrivono da Firenze che tra pochi giorni potrà essere ristabilito il servizio normale sulla ferrovia Maremmana, essendo stato felicemente varato il ponte metallico, di 50 metri di luce, sul Marmolaio presso Rosignano, eseguito dall'Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dall'ing. A. Cottrau. Questa travata fu costrutta, come ricorderanno i nostri lettori, in sostituzione del ponte in muratura, che rovinò quivi l'anno scorso.

Lo stesso corrispondente ci annuncia che nell'ultima asta tenuta presso le Ferrovie Romane per gl'importanti lavori di allargamento dei ponti sull'Arno, sull'Evola e sull'Orme, della linea Firenze-Pisa, rimase aggiudicataria la medesima Impresa industriale italiana.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — La *Semaine financière* dice che nell'assemblea degli azionisti delle Ferrovie Romane, che deve aver luogo il 26 corr. come fu già annunciato, verrà presentata una controproposta di un gruppo di azionisti francesi, che sarebbe così formulata:

« Considerando che i processi che le Azioni privilegiate potrebbero fare alle Azioni ordinarie, immobilizzando per parecchi anni il capitale risultante dal riscatto, renderebbero impossibile qualunque partecipazione alle nuove combinazioni d'esercizio delle ferrovie, che lo Stato vuole affidare all'industria privata;

« Considerando che il riscatto anticipato del privilegio delle Trentennarie e delle Senesi facilita la liquidazione, ed assicurando le Azioni ordinarie contro qualunque processo, permette loro di partecipare, se lo desiderano, ai nuovi beneficii di una combinazione d'esercizio;

« L'Assemblea delibera:

« D'invitare tutti gli azionisti non garantiti a deporre le loro Azioni nelle casse sociali ed accettare le condizioni seguenti:

« 1° Le Azioni comuni rinunciano a tutti i *cuponi* scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877 sulle rendite che spettano loro, secondo l'art. 2 della Convenzione del 17 novembre 1873, per impiegarli nel riscatto del privilegio delle Azioni trentennarie;

« 2° Le Azioni ordinarie cedono per titolo il capitale di 50 centesimi di rendita consolidata 5 0[0, per indennizzare del loro privilegio le privilegiate Senesi;

« 3° Per conseguenza, le Azioni aderenti, garantendosi mutuamente contro qualunque processo, sono sicure di ricevere, dopo la ratificazione della legge di riscatto dal Parlamento:

« Le Azioni	ordinarie it. L.	7 di rend. 5 °[o,	godim.	1878
»	trentennarie	» 10	»	» 1874
»	»	» 235 in numerario	»	»
»	privilegiate	» 10 di rend. 5 °[o	»	1874
»	»	» 6.40	»	» 1878

« 4° Le Azioni saranno divise in 197 serie, comprendenti ciascuna, meno l'ultima:

1000 Azioni ordinarie, 108 trentennarie, 78 privilegiate.

« Ogni volta che una serie sarà completata col deposito dei titoli, le Azioni, che la compongono, saranno marcate con una stampiglia constatante la loro adesione alla transazione, e restituite ai depositanti.

« 5° Gli azionisti che, dopo aver aderito alla transazione, desiderassero di entrare eventualmente, col capitale così ad essi attribuito, in una nuova Società d'esercizio ferroviario, dovranno farne dichiarazione alla Compagnia entro il termine d'un mese, e lasciare in deposito i loro titoli. A questa data, gli aderenti saranno riuniti per decidere, dietro proposta della Commissione liquidatrice, sulle condizioni alle quali intendono definitivamente partecipare all'esercizio delle ferrovie dello Stato.

« 6° L'Assemblea, votando sulla proposta Königswarter, accettata dall'Assemblea del 10 maggio 1875, nomina una Commissione liquidatrice incaricata di eseguire le risoluzioni sovraindicate. Questa Commissione, di 3 membri e 2 supplenti, sarà nominata immediatamente, e riceverà, oltre le sue spese generali, una indennità di fr. 0.30 per titolo liquidato ».

Ferrovie dell'Alta Italia. - Attivandosi col giorno 10 andante il nuovo Orario generale già annunciato, la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha pubblicato un Avviso per avvertire che tale Orario subirà nel detto giorno le seguenti variazioni dipendenti dal passaggio dall'attuale al nuovo:

Il treno diretto 14 da Genova (ore 4.10 ant.) ad Alessandria verrà attivato la prima volta il giorno 11 corr.

La mattina del giorno 10 avrà luogo l'attuale treno 92, che parte da Genova alle ore 1.7 ant. e che arriva ad Alessandria alle ore 3.50 ant.

Il treno diretto 20 verrà attivato il giorno 10 limitatamente da Voghera (ore 7.55 ant.), anzichè da Novi per Milano.

Ferrovia Varese-Luino-Pino — La civica Commissione per le ferrovie tenne seduta il 18 febbraio p. p. in Varese, e le importanti comunicazioni dell'ordine del giorno furono le seguenti: Si diè notizia che una Società privata, nella quale sonvi i nomi anche di cospicui industriali e capitalisti, come il signor cav. A. Ponti, i signori fratelli Borghi, il signor Baumahn, il signor Costantino Garavaglia ed altri, presentò al Ministero domanda di concessione di una strada ferrata da Novara a Gallarate, e da qui a Varano, S. Andrea, Luino, Pino. La Società avrebbe la durata di novant'anni, intenderebbe avere la prelazione nel caso di costruzione di una linea di congiunzione a Laveno, ed un sussidio governativo duraturo per cinque anni dall'epoca dell'attivazione della linea del S. Gottardo. Chiederebbe inoltre al Governo italiano buoni ufficii, onde essa Società concessionaria potesse assumersi la costruzione da Pino innanzi sul territorio svizzero. (*Lav. Pubb.*).

Ferrovia Eboli-Reggio. — Leggesi nel *Piccolo* di Napoli, 5:

Possiamo assicurare che, contrariamente a quanto è stato asserito in varii giornali, dal 18 marzo 1876 sino ad ora nessuna nuova trattativa fu iniziata fra il Ministero ed il barone Erlanger per la ferrovia Eboli-Reggio, ed anzi che quest'ultimo ha già fatto conoscere ufficiosamente che egli non poteva recedere da alcuna delle condizioni chieste al passato Ministero per l'assunzione della detta ferrovia a tutto suo rischio e pericolo.

Ferrovia Palermo-Trapani — Il 22 febbraio p.p. riunitasi nel palazzo municipale di Palermo l'assemblea del Consorzio interprovinciale per la ferrovia Palermo-Trapani, deliberò di delegare il barone Chiaramonte-Bardonaro a ricevere in Roma il compimento della cauzione definitiva, ammontante ad un milione e mezzo, che il 6 corrente doveva essere depositata dal subconcessionario della ferrovia suddetta. Il signor Bardonaro è stato delegato altresì a completare la cauzione presso il Governo, affinchè il Consorzio sia autorizzato ad incominciare i lavori.

Ippoferrovia Bologna-San Giovanni. — Il signor ingegnere Mattei spedì, in nome e per conto della Società Cesana, al Municipio di S. Giovanni in Persiceto un Capitolato completo per l'assunzione ed esercizio della ferrovia a cavalli, la quale verrebbe eseguita entro tre mesi dal giorno della definitiva concessione.

Il *Nuovo Alfiere* di Bologna dice che le condizioni contenute in quel Capitolato sono favorevolissime per quel Comune, e quindi non si può che far voti perchè il Consiglio comunale di San Giovanni in Persiceto si affretti a trattare definitivamente una questione così importante pel benessere di quelle popolazioni.

Ferrovia Torino-Torre Pellice. — Il Comitato promotore di questa ferrovia presentò al Sindaco di Torino una domanda di sussidio di lire settemila per chilometro, proporzionato cioè a quello stato votato per la strada ferrata da Ivrea ad Aosta.

Ferrovia di Superga — Anche la Camera di commercio di Torino, sulla proposta di una speciale Commissione, ha voluto dare un voto di lode e d'incoraggiamento all'ing. Agudio pel suo progetto della ferrovia di Superga, col seguente ordine del giorno:

« La Camera porge un voto d'encomio e d'incoraggiamento all'ingegnere Agudio per essere egli riuscito a perfezionare il proprio sistema di trazione funicolare al punto da ottenere dalla Commissione tecnica governativa, nelle sue conclusioni sugli esperimenti di Lanslebourg, la dichiarazione « *essere esso praticamente applicabile e suscettivo di entrare nell'esercizio corrente della trazione ferroviaria.* »

« Apprezza l'iniziativa dell'ingegnere Agudio d'impiegare tanto utilmente tutto il materiale, che colà ha servito alle prove, per una ferrovia di piacere sul colle di Superga.

« E considerando che la progettata impresa ridonderà ad illustrazione e decoro della scienza applicata e dell'arte italiana, non meno che a vantaggio morale e materiale della città di Torino;

« Che essa servirà, ad un tempo, a dare una nuova soluzione della trazione ferroviaria, ponendo in grado di apprezzare *in via econonomica* i vantaggi ottenibili da un regolare e prolungato servizio, pari a quelli ottenuti *in via tecnica* sul piano inclinato di Lanslebourg;

« Augura che il nuovo esperimento divenga foriero di radicali innovazioni nell'attuale sistema di tracciamento delle ferrovie di montagna, con grande vantaggio per il commercio, il quale vede nelle gravi e tuttora crescenti spese di esercizio delle attuali ferrovie un ostacolo alla tanto desiderata riduzione delle tariffe sui trasporti;

« E fa voti perchè abbia ad aver effetto al più presto la progettata applicazione del sistema Agudio alla ferrovia di Superga ».

— La ditta Maggi, sotto i Portici di Po, ha poi esposto un gran quadro rappresentante la ferrovia Agudio applicata al colle di Superga, eseguito per cura della Società promotrice dell'industria subalpina. La medesima ditta ricevette 600 copie di un recente opuscolo scritto dal prof. Covino, relativo a questa ferrovia, con annessa carta topografica dell'ing. Agudio, da vendersi al prezzo di 50 centesimi a profitto della *fondazione del Collegio pei figli orfani e poveri dei medici italiani.*

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 20.50 dal lato di Göschenen, e di m. 21 dal lato di Airolo; in totale m. 41.50, ed in media giornaliera m. 5.95. Forte tormenta. Il debole scolo d'acqua diminuisce la pressione.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio d'amministrazione del Nord-Est si è riunito la settimana scorsa per udire il rapporto della Commissione incaricata di studiare la questione della situazione finanziaria della Compagnia. Dietro le conclusioni della Commissione e della Direzione, esso adottò un programma di riduzione dei lavori di costruzione di nuove linee, e decise d'incaricare una Commissione, in cui la Direzione sarebbe rappresentata da uno de' suoi membri, per procedere alle trattative occorrenti a raggiungere lo scopo.

— Secondo la *Schw Z.*, il Consiglio d'amministrazione della suddetta Compagnia ha chiamato pel riordinamento del suo esercizio il sig Giulio Coutin, ingegnere della Ferrovia francese dell'Ovest, a cui sarà aggiunto il D.r Eug. Escher, membro della Direzione. Il sig. Coutin, a quanto si dice, conosce a fondo gli affari delle Ferrovie svizzere, essendo stato chiamato l'anno scorso, in occasione delle operazioni di prestito del Central e del Nord-Est, a studiare da vicino queste linee, quale esperto degli Stabilimenti finanziarii francesi. Dicesi gli verrà assegnato uno stipendio di 40,000 fr.

— Scrivono che la *Nationalbahn* fa gran fatica a procurarsi i 3,200,000 fr., di cui ha bisogno per completare il suo capitale-Obbligazioni: essa non trova denari nè in Isvizzera, nè all'estero. Questa situazione è tanto più critica, inquantochè per la metà di marzo la *Nationalbahn* avrà esaurito ogni risorsa, ed ha bisogno imperioso di 3 milioni per la fine di luglio o pel mese d'agosto, epoca dell'apertura della linea. Il Baden e Lenzbourg ricusano nuovi sussidii; ma se ne sperano ancora da Zofinga e Winterthour, essendo a tale scopo avviate trattative.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici informò la Commissione parlamentare sullo stato delle trattative colla Compagnia del Nord, relativamente alla concessione di sette piccole linee che il dipartimento del Nord desidera vedere riunite alla rete della grande Compagnia.

Il dipartimento del Nord ricusa finora di votare, per ciascuna di queste piccole linee, una sovvenzione chilometrica di 40,000 fr., condizione indispensabile, secondo il Ministro, per la concessione delle dette linee alla Compagnia del Nord.

In tale stato di cose, pare probabile che il progetto presentato dal Ministro per la concessione alla Compagnia del Nord delle linee da Lens ad Armentières e da Valenciennes al Cateau, verrà adottato senz'altro dalla Commissione parlamentare. I deputati del Nord, che fanno parte della Commissione, annuirono anch'essi a tale soluzione.

— La settimana scorsa, nella Camera dei deputati, fu fatta una interpellanza al Ministro dei lavori pubblici intorno alle misure da prendersi per proteggere contro qualunque aggressione i viaggiatori isolati nei compartimenti delle ferrovie.

Il Ministro rispose che il Governo e le Compagnie non cessarono di cercare ed esperimentare i sistemi, che permettono di far comunicare i viaggiatori, sia tra loro, sia cogli agenti del treno; ma nessun metodo soddisfacente fu trovato sinora, nè in Francia, nè all'estero. Le Compagnie, che sono a torto accusate di non interessarsi di tale questione, non indietreggiano punto davanti all'insuccesso degli esperimenti precedentemente fatti: esse procedono a novelle prove, ogni volta che un nuovo trovato sembra loro offrire vantaggi pratici. Non è dunque alla buona volontà delle Compagnie, ma al genio degl'inventori, che bisogna fare appello per giungere alla soluzione del problema.

— I signori Ernesto Picard, Gouin e Labiche hanno presentato al Senato una proposta di legge per la nomina di un Consiglio superiore delle ferrovie.

Ferrovie austriache — Nella seduta del 27 febb. del Comitato del bilancio, il deputato Schaup riferì sui crediti suppletorii relativi alle costruzioni delle ferrovie dello Stato e relativo esercizio, accennando agli aggravii che gliene derivano, e presentando un prospetto, dal quale risulta che la ferrovia Rakonitz-Protiwin gli costa annualmente fiorini 1,238,360, la ferrovia del Dniester f. 307,562, la Tarnow-Leluchow f. 1,044,780, l'Istriana f. 1,178,312, e la Dalmata f. 1,018,000. Parlando indi delle varie Convenzioni per l'esercizio di tratti ferroviarii dello Stato, propose una risoluzione nel senso, che per quei tratti vengano istituiti degli organi di sorveglianza. Su ciò Giskra e Suess proposero che fosse per intanto data alle stampe la esposizione fatta da Schaup; proposta che fu anche accettata.

— Il Comitato ferroviario, nella seduta del 28 febbraio, alla quale assistettero il Ministro del commercio cav. de Chlumechy e il capo-sezione de Wittek, discusse la proposta governativa riguardo alla legge che regola le condizioni delle ferrovie garantite; ed approvò con 22 voti contro 3 la proposta, che accorda al Governo il diritto di sequestro per assicurarsi il rimborso delle anticipazioni fatte.

— Nella seduta del 2 corrente, il Ministro del commercio presentò alla Camera dei deputati il progetto di costruzione della ferrovia locale Vienna-Aspang.

La Camera stessa approvò, in seconda e terza lettura, la legge che modifica in parte ed in parte completa le Convenzioni conchiuse colla *Südbahn.*

— L'esercizio della Rakonitz-Protiwin, prima diretto dalla Dux-Bodenbach ed interinalmente dalla Aussig-Tepliz, passerà d'ora in poi all'Amministrazione della *Westbahn* boema: il relativo contratto, in cui si riserva la denunzia coll'intervallo di un anno, sarebbe già compilato.

Ferrovie tedesche — A quanto scrive un corrispondente da Berlino all'*Oss. Triest.* circa l'attitudine dei partiti nel Parlamento rispetto alla politica ferroviaria, sembra non essere stata che apparente la calma subentrata nell'azione del principe Bismark, dopo l'accettazione della legge, che autorizzava il Ministero prussiano a cedere all'Impero le ferrovie dello Stato. Mentre i piccoli Stati si apprestavano alla prossima lotta, e la Sassonia e la Baviera ingrandivano la rete ferroviaria dei loro Stati coll'acquisto di ferrovie private, anche la Prussia non restava inerte. Essa si occupava a realizzare la minaccia espressa nel rapporto motivato sulla legge ferroviaria dell'Impero: che cioè la Prussia organizzerebbe la sua rete, senza riguardo ai propri confederati. A tal fine, vuole trarre a sè la ferrovia Berlino-Dresda, che le doveva assicurare una preponderante influenza sulla rete ferroviaria sassone.

L'assunzione dell'esercizio di quel tratto fu la risposta

data al contegno tenuto dall'anteriore ministro sassone De Friesen contro i piani del Cancelliere dell'Impero. Ad onta della proposta fatta dalla Commissione della Camera prussiana dei deputati, di respingere il relativo progetto di legge, i Ministri prussiani insistettero con tutta energia per l'accettazione del medesimo, che fu poi, sebbene con piccola maggioranza, accettato.

— Leggesi nei giornali di Berlino del 1° corr.:

L'ex-presidente dell'Ufficio ferroviario dell'Impero, sig. Maybach, è uscito dal servizio dell'Impero, in seguito a sua domanda, e venne nominato segretario generale del Ministero del commercio.

È affetto priva di fondamento la voce che il ministro del commercio Achenbach intenda dare la sua dimissione; al contrario si annunzia che gli sarà per l'avvenire accordata una maggiore influenza sulla politica ferroviaria.

Ferrovie spagnuole — Il 21 maggio p. v., presso il Ministero del fomento a Madrid, si metterà all'asta la concessione della linea da Ossuna a Casariche (chilometri 37.652), ed il 23 dello stesso mese quella della linea da Villabona a San Juan de Nieva (chil. 19.834). La concessione verrà accordata a chi offrirà il maggior ribasso sul sussidio governativo, fissato ad 1,804,288 *pesetas* per la prima linea, ed a 1,151,468 *pesetas* sulla seconda.

La *Gaceta* del 25 e 26 febbraio p. p. ha pubblicato i Capitolati d'oneri relativi alle due concessioni.

Notizie Diverse

Associazione per le costruzioni meccaniche. — Leggiamo nel *Diritto,* in data di Roma, 3:

Il senatore Alessandro Rossi s'è fatto promotore d'una *Associazione di costruzioni metalliche.* Oggi, verso l'una pomeridiana, in una sala del palazzo Boncompagni (deposito lanificio Rossi) ha avuto luogo la prima adunanza, alla quale assistevano molti rappresentanti dei principali Stabilimenti di costruzioni metalliche, venuti appositamente dalla varie provincie. Presiedeva il senatore Rossi, che pronunciò un discorso sullo scopo e sull'utilità di questa Associazione, che tuttora mancava; venne quindi approvato lo statuto dell'Associazione ormai costituitasi; si approvarono le prime proposte, e si discussero varii importanti quesiti da sottoporsi alla Presidenza, che verrà nominata nella seconda adunauza da tenersi nel prossimo aprile.

Si nominarono a soci onorarii i ministri Depretis, Zanardelli e Brin, il senatore Rossi, gli onorevoli deputati Sella, Luzzatti e Giacomelli, il comm. ing. Massa, Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, il comm. ing. Borghini, Direttore generale delle Ferrovie Meridionali, ed il comm. ing. Paquetot.

Si declinò di nominare una Presidenza stabile in omaggio agli assenti, riservandola alla convocazione d'aprile. Si pregò il senatore Rossi di continuare la sua efficacissima assistenza, e con esso si nominarono pel Consiglio direttivo provvisorio i signori: comm. ing. A. Cottrau di Napoli, cav. Giov. Piana di Torino, comm. bar. E. Cantoni di Milano, e cav. ing. G. Bas (Neville) di Venezia.

L'ing. E. Carli di Verona accettò di continuare in via provvisoria l'ufficio di segretario, ed il sig. E. Conscienee di Roma quello di vice-segretario.

Associazione dei fabbricanti di carta. — Domenica scorsa ebbe luogo in Firenze l'adunanza dei fabbricanti di carta italiani, presieduta dal senatore Alessandro Rossi, e vi assistevano 14 fabbricanti, che rappresentavano 22 Cartiere di ogni parte d'Italia. Il senatore Rossi, esposte le presenti condizioni dell'industria italiana in generale e quelle speciali della cartaria, dimostrò come l'isolamento noccia ai veri interessi dell'industria medesima, e come un accordo tra i fabbricanti per un'azione collettiva possa invece essere in molti casi utilissimo. Quindi spiegò in qual modo e con quali intendimenti sarebbe da formarsi un'associazione libera dei fabbricanti di carta, a somiglianza di quelle già costituite tra i fabbricanti di panni, e tra i costruttori meccanici, e delle altre che si preparano fra gli esercenti le industrie della seta e del cotone.

Viene dipoi letto, e dopo lunga discussione approvato, uno schema di statuto dell'Associazione medesima, secondo il quale è scelta Firenze come sede dell'Associazione, con la facoltà di stabilire dei Comitati nelle città che fossero centro di importanti fabbriche di carta. L'amministrazione dell'Associazione è affidata ad un Consiglio direttivo composto di 5 membri, cui possono aggiungersi dei delegati dei Comitati. A formare il Consiglio direttivo vennero eletti: Avondo Carlo Alberto, Maffioretti Ercole, Cini Bartolommeo, Civelli Giuseppe e Lanni Aniello. Essi dovranno trasmettere a tutti i fabbricanti di carta italiani lo statuto ed il processo verbale dell'adunanza, invitando coloro che non hanno di già aderito all'Associazione, a farlo prima del 31 marzo corrente.

L'assemblea in seguito si occupò di varii argomenti di molto interesse per l'idustria cartaria; e prese diverse deliberazioni da comunicarsi al Governo intorno alle modificazioni da introdursi nella tariffa daziaria, all'occasione del rinnovamento dei trattati di commercio, alle tariffe del dazio consumo, a quelle dei trasporti sulle strade ferrate, ed alla legislazione sulle concessioni delle acque industriali.

Deliberò infine che si formasse un Comitato per studiare in modo efficace come e dove meglio convenga di attivare un'esportazione delle nostre carte, quale si fa sopra una larga scala dal Belgio, dalla Germania e da altri paesi.

Lavori del Tevere. — Il 15 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici, si terrà un'asta per l'appalto delle opere e provviste occorrenti al taglio della sponda e terreno soprastante alla destra del Tevere, nel tratto del tronco urbano immediatamente superiore al ponte Sisto, per la lunghezza di metri 554, allo scopo di allargare la sezione del fiume e costruire una strada o Lungo-Tevere, per la presunta somma di L. 1,665,764.

— Nel successivo giorno 16, presso lo stesso Ministero, verrà aperta, in base al prezzo di L. 393,770, l'asta per l'appalto dei lavori necessarii per il ritaglio della sponda sinistra del Tevere urbano, dal ponte Sisto (Casa dei Cento preti) alla località detta Bella Giuditta alla Regola, per una lunghezsa di m. 409.60.

(Vedi gli *Avvisi d'Asta*).

Bonifica dell'Agro Romano. — Scrivono da Roma alla *Nazione*:

La Giunta del Senato per la legge sul bonificamento dell'Agro Romano si è costituita così: Presidente Salvagnoli; vice-presidente Torelli; segretario e relatore Vitelleschi; e si è divisa in tre Sotto-commissioni: 1. tecnica, Brioschi, Cannizzaro; 2. legislativa, Tabarrini, Giorgini, Gadda; 3. forestale, Torelli, Rosa. Il presidente o il vice-presidente prendono parte a tutte le riunioni delle varie Sottocommissioni. Il relatore renderà conto di tutti i lavori delle Sottocommissioni.

Sappiamo che il Consiglio comunate di Roma, tostochè seppe che l'on. senatore Salvagnoli aveva presentato il progetto di legge, di sua iniziativa, sul bonificamento dell'Agro romano, votava, a proposta del consigliere di Carpegna, all'unanimità ed in mezzo agli applausi del numeroso pubblico che assisteva alla tornata, un ringraziamento all'egregio proponente.

Bonifiche di Comacchio. — Il *Diritto* del 1° corr. dice:

Fino dalla metà del mese di dicembre prossimo passato era stato presentato al Ministero dei lavori pubblici, dall'ingegnere Girolamo Chizzolini, di Milano, un progetto destinato, colla parziale bonifica della laguna Comacchiese, a condurre per sempre libere al mare, non solo le acque stagnanti della provincia di Ferrara, ma altresì quelle delle provincie di Bologna, Modena e Mantova, dalla Pecchia al mare, mediante apposito canale e due botti sotto i fiumi Panaro e Reno.

Questo progetto, dovuto alla sola privata iniziativa, e che non costerà al Governo nemmeno una lira, fu fino dal primo momento accolto col più grande favore dal ministro Zanardelli, il quale, nel fare plauso ai concetti generali cui

era inspirato, promise tosto che avrebbe promossa la deliberazione di pubblica utilità, appena fossero completati gli accordi necessarii coi Comuni e Corpi morali che vi sono interessati.

Siamo ora lieti di annunciare che i suddetti accordi sono ormai un fatto compiuto per la massima parte di essi, e che stanno per essere ultimate le pratiche riguardo ai rimanenti.

Risanamento del Lido di Venezia. — La *Gazzetta di Venezia* dice che la necessità di migliorare le condizioni sanitarie del Lido, che nell'estate forma quasi parte integrante di quella città, ha richiamato l'attenzione e le cure delle Rappresentanze comunale e provinciale. Colle somme contribuite dai Municipii di Venezia e di Malamocco, con quanto offerse di dare la Società veneta lagunare, con quanto darà il Consiglio provinciale, e colla cooperazione pure di alcuni proprietarii di quei terreni, sarà ora dato di incominciare, con speranza di successo, un'opera, dalla quale sarà notevolmente giovato all'igiene di quella regione.

Se siamo bene informati, per cura del Prefetto sarebbe stata costituita all'uopo una Commissione, composta dell'assessore municipale com. Nani Mocenigo, del cav. dott. Angelo Minich, dott. Tami, ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale, e cap. Carlo Sarti-Savonarola, del Genio militare.

Consorzio del Ledra. - Leggesi nel *Gior. di Udine:*

Sentiamo che il Comitato assunse il valente ingegnere lombardo sig. Goggi, competentissimo ne' lavori d'irrigazione, quale direttore della costruzione del canale Ledra-Tagliamento. La presenza qui dell'ingegnere è indispensabile per risolvere i dubbii e le obbiezioni de' possidenti, onde affrettare le soscrizioni per le richieste d'acqua. Fino a che non sieno sottoscritte almeno 120 oncie d'acqua, il Consorzio non può assumere nè l'impegno col costruttore dell'opera, nè ottenere il prestito occorrente. È necessario quindi che gli acquirenti si muovano, se vogliono che l'opera sia eseguita. Crediamo che il Goggi (suggerito al Comitato dall'illustre ing. Tatti) sarà in Udine nei giorni prossimi.

Concorsi. — È aperto il concorso al posto di professore straordinario di statica grafica nella R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Napoli.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 15 del prossimo mese di aprile.

È aperto pure il concorso al posto di professore ordinario di fisica tecnologica nella R. Scuola d'applicazione per gli ingegneri di Roma.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero suddetto entro il giorno 24 dello stesso mese di aprile.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica, e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

Uffici telegrafici. — Il 1° corr. in San Vito dei Normanni (provincia di Lecce) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La voce che le trattative per l'esercizio delle strade ferrate proseguano con speranza di buon esito influì a mantenere, nella scorsa settimana, la fermezza nei corsi delle Azioni delle Meridionali, le quali vennero negoziate a 337 in principio per liquidazione, ed in fine a 342 per fine corrente. Le Obbligazioni relative oscillarono tra il 232.75 al 233.50; i Boni tra il 566.50 al 566.

Ferme le Sarde, serie A, da 231 a 231.75; quelle della serie B da 227.25 al 227.75 — Le Pontebbane tennero il prezzo di 369 a 368.50 — Le Romane ad 80.

Nella Borsa di Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si aggirarono sul 75 al 74; le Obbligazioni relative sul 239 — Le Lombarde con qualche animazione vennero negoziate da 163 a 167; le Obbligazioni relative invariate sul 232 circa — Le Vittorio Emanuele stazionarie sul 235.

CONVOCAZIONI

Società anonima concia pellami in Siena. — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 18 corrente in Siena (Camera di commercio), pel rinnovamento parziale del Consiglio d'amministrazione, per la nomina dei revisori pel 1877, per l'approvazione del resoconto 1876, e per comunicazioni diverse.

Avvisi d'Asta

Il 14 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dei fronti di terra della piazza di Genova, per l'importo di L. 325,000. Deposito L. 32,500 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cerveteri (provincia di Roma) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Monte Cucco fino alla strada comunale Cerretana presso la Madonna dei Cannetti, per l'importo di L. 58,419.02. Deposito d'asta L. 1500; cauzione definitiva L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si terrà una 2ª asta (deserta la 2ª) per l'appalto della costruzione del palazzo municipale, del selciato di una piazza ecc., per il presunto importo di L. 47,167.38. Deposito L. 4716.73.

— Il 15 detto mese, presso la Sottoprefettura di Pontremoli, si terrà un'asta per la costruzione della strada obbligatoria detta di Rossano in Comune di Zeri, della lunghezza di metri 7,808.29, per l'importo di L. 51,358.87. Deposito d'asta lire 2500; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio d'Emilia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale Spezia-Reggio di Emilia, compreso fra il voltone Migliara e la città di Reggio d'Emilia, della lunghezza di m. 33,459, per la presunta annua somma di L. 14,600. Manutenzione dal 1° aprile p. v. Deposito d'asta L. 1500; cauzione definitiva L. 490 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori del taglio della sponda destra del Tevere in Roma, nel tratto del tronco urbano superiore al ponte Sisto, per la lunghezza di m. 554, per la presunta somma di L. 1,665,764. Lavori da eseguire entro 3 anni dalla consegna. Deposito d'asta L. 52,000; cauzione definitiva L. 200,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso fra la strada provinciale di Foggia, presso Lucera, ed il viadotto di 31 archi, della lunghezza di m. 41,049, per la presunta annua somma di L. 26,160. Manutenzione dal 1° aprile p. v. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bracciano (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Ponte di Prato Capanna presso Bracciano al P. 70 presso al Monte Abbodone, per l'importo di L. 61,720.38. Deposito d'asta L. 1300; cauzione definitiva L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Ministero suddetto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ritaglio della sponda sinistra del Tevere urbano nella località detta la *Regola*, della lunghezza di m. 469.60, per la presunta somma di L. 393,770. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta L. 20,000; cauzione definitiva L. 50,000 in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 9ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3432	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	641,362.65	604,802.90	36,559.75	»
Merci a grande velocità . .	172,250.10	165,279.45	6,970.65	»
Merci a piccola velocità . .	834,769.20	779,263.70	55,505.50	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,648,381.95	1,549,346.05	99,035.90	»
Navigazione sui laghi . . .	13,807.31	11,065.45	2,741.86	»
Totale della settimana. .	1,662,189.26	1,560,411.50	101,777.76	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 4 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	5,343,489.25	5,065,792.90	277,696.35	»
Merci a grande velocità . .	1,652,206.05	1,511,983.50	140,222.55	»
Merci a piccola velocità . .	6,918,735.58	6,535,292.80	383,442.78	»
Totale dei prodotti ferroviari	13,914,430.88	13,113,069.20	801,361.68	»
Navigazione sui laghi . . .	112,098.35	87,500.95	24,597.40	»
Totali	14,026,529.23	13,200,570.15	825,959.08	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 9ª settimana . . .	479.04	463.32	+ 15.72	+ 3.39
Prodotti totali . . .	4054.32	3921.37	+132.95	+ 3.39

Strade Ferrate Meridionali

6ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *febbraio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	425,272.67	294,10
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	352,468.33	243.75
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 72,804.34	+ 50.35
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	2,522,688.11	1,744.60
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	1,924,105.39	1,330.64
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 598,582.72	+ 413.96
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	122,770.45	113.47
Settimana corrisp. nel 1876.	960.—	113,369.38	118.09
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+122 —	+ 9,401.07	— 4.62
Introiti dal 1° gennaio 1877:	1,082.—	802,847.26	742.00
Introiti corrisp. nel 1876 .	939.38	631,886.30	672.66
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+142 62	+ 170,960.96	+ 69.34

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	400,785.75	13,012.77
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	393,345.53	12,460.56 (a)
Differenza (in più . . .	—	7,440.22	552.21
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 detto 1877 .	1,646	794,295.53	12,581.02
Periodo corr. 1876	1,646	780,394.60	12,360.72
Aumento	—	13,900.93	220.30
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,070	9,539.92
Bagagli.	270	140.99
Merci a grande velocità	1,250	784.05
Merci a piccola velocità	1,560	9,061.83
Introiti diversi	»	100.34
Totale L.	12,150	19,627.13

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura di quattrocento tonnellate di Carbone fossile da Fabbri

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all' accollo per la fornitura di tonnellate 400 di Carbone fossile da Fabbri, apre una gara a schede segrete fra coloro che volessero concorrervi.

Il Capitolato d'appalto contenente le norme della consegna, ricevimento, riscontro della qualità, e del modo di pagamento, è visibile presso la Sede della Società in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e presso le Stazioni e Magazzini sociali di FIRENZE, LIVORNO, ROMA, NAPOLI, FOLIGNO, CIVITAVECCHIA e ANCONA.

Le offerte saranno fatte per ogni tonnellata di mille chilogrammi, resa franca sulla banda del bastimento, o sopra i vagoni nella Stazione marittima di Livorno.

Esse dovranno pervenire sigillate alla Direzione della Società delle Ferrovie Romane in Firenze innanzi le ore 12 meridiane del giorno 12 marzo 1877 colla seguente dichiarazione sulla sopracarta: *Offerta per la fornitura di Carbone da Fabbri.*

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto un prezzo minore. Essa intende su tal riguardo di rimanere perfettamente libera.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 27 febbraio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti materiali fuori d'uso:

Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA:

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc.	Chilogr.	60,000	circa
FERRO vecchio in guide e ritagli di guide, in pezzi grossi e piccoli, ecc.	»	4,200,000	»
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, in cuscinetti usati buoni, ecc.	»	410,000	»

FERRO in tornitura e limatura, **ZINCO** vecchio, **LATTA** vecchia e **Lamiera** di ferro in sorte vecchia. Quantità diverse.

Materiali depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, VERONA e MILANO:

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	21,000	circa
CERCHI di ferro	»	60,000	»
CERCHI d'acciaio	»	71,000	»
FERRO vecchio in pezzi grossi e minuti, da lavoro, lamerino, gratelle ecc.	»	100,000	»
GHISA da rifondere in limatura e tornitura	»	51,000	»
OTTONE id.	»	24,000	»
RAME id.	»	12,000	»
ASSI sciolti a gomito	»	6,000	»
ASSI montati	»	30,000	»

BRONZO, TUBI bollitori di ferro e **ZINCO**. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **13 Marzo** p. v. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 15 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 22 febbraio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 30,000 Olio d'Oliva per i Magazzini della Seconda Sezione (Foligno), apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA e ANCONA.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 17 marzo 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: *Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.*

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi pei quali intende di concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, li 27 febbraio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

CARTIERA ITALIANA

Per effetto di deliberazione del Consiglio d'amministrazione in data dell'otto febbraio, sono invitati i signori azionisti della Cartiera italiana a fare il versamento dell'ultimo decimo in L. 50 per azione.

Il versamento dovrà effettuarsi dal 1° al 5 aprile p. v.

In Torino presso la Banca di Torino.

» Milano presso i signori Vogel e Comp.

Torino, 25 febbraio 1877.

LA DIREZIONE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura di legna per la Seconda Sezione.

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'acquisto di metri cubi duemila (2000) Legna da ardere di Leccio, Quercia e Cerro per uso delle Locomotive, nella 2ª Sezione, apre una gara a schede segrete fra coloro che intendessero concorrere a questa fornitura.

Il Capitolato contenente tutte le condizioni che devono regolare questo accollo trovasi visibile alla Direzione generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e nelle principali Stazioni della 2ª Sezione di queste Ferrovie.

Le offerte ben suggellate dovranno pervenire con lettera di accompagnamento alla Direzione generale in Firenze non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 17 marzo 1877.

Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione esterna: *Offerta Legna da ardere per la 2ª Sezione.*

Saranno ritenute per nulle quelle offerte che contenessero condizioni diverse da quelle descritte nel relativo Capitolato.

La concessione definitiva di questa fornitura sarà subordinata alla sanzione governativa.

L'Amministrazione però intende rimanere perfettamente libera circa l'accettazione delle offerte e si riserva il diritto di non accettarne alcuna qualora non le riconosca di sua convenienza.

Firenze, 27 febbraio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA

di **Brücker & Zinke a Cölln presso Meissen** (Sassonia)

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.

A richiesta, vengono spediti campioni gratis.

Si ricerca rivenditori.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria e straordinaria pel giorno 26 marzo p. v. ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino.

Ordine del giorno dell'Assemblea ordinaria.

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1876.
2° Relazione dei Censori.
3. Votazione in ordine al Bilancio 1876.
4° Nomina di sette Amministratori e di tre Censori.

Ordine del giorno dell'Assemblea straordinaria.

1° Proposta di riduzione di Capitale Sociale impiegando in tale riduzione le Azioni delle Bonifiche Ferraresi da distribuirsi agli Azionisti.

A norma dell'art. 23 dello Statuto sociale hanno diritto d'intervenire all'Assemblea gli Azionisti che 10 giorni prima di quello fissato per l'Adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino via Lagrange, 7.

A senso dell'art. 35 per deliberare validamente sulla proposta all'ordine del giorno dell'Assemblea stroordinaria è necessario che intervengano all'Adunanza almeno 30 Azionisti che rappresentino 2[5 del Capitale sociale.

Torino, il 17 febbraio 1877.

Il Direttore L. PETRINO.

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di adunanza generale straordinaria.

Il sottoscritto porta a notizia dei signori azionisti che il Consiglio d'amministrazione della Società nella sua seduta del dì 8 corrente ha preso la seguente deliberazione:

Il Consiglio

Vista la propria deliberazione del 15 gennaio scorso, con la quale giudicando giunto il momento opportuno di cercare il miglioramento delle condizioni fatte agli azionisti ordinari e privilegiati, con la partecipazione all'esercizio della rete riscattata, in base ai voti delle assemblee generali del 18 settembre 1873 e 25 giugno 1875, nominava all'uopo una Commissione composta dei consiglieri Tommasini, Koenigswarter e D'Amico;

Vista la proposta della detta Commissione presentata nei termini seguenti:

« La Commissione per rendere possibile la partecipazione degli azionisti non garantiti alla nuova « combinazione di esercizio, ha dovuto preoccuparsi delle questioni eventuali che potrebbero sor- « gere nella ripartizione della rendita ceduta dal Governo pel riscatto, questioni che inceppando « questo capitale renderebbero impossibile lo scopo, ed ha come solo mezzo pratico proposto:

« 1° D'invitare tutti gli azionisti non garantiti a presentare i loro titoli agli uffici sociali, nei « termini, modi e forme che saranno stabiliti dal Consiglio d'amministrazione, per essere annotati « della loro accettazione alla presente proposta.

« 2° Fermo stante il riparto di L. 7.50 di rendita alle azioni ordinarie e di L. 10 di rendita « alle azioni trentennarie e privilegiate, già antiche Centrali Toscane, di erogare la somma de- « rivante da tutti i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877, della rendita spet- « tante alle azioni ordinarie per la Convenzione 17 novembre 1873, a benefizio delle azioni tren- « tennarie ed antiche centrali Toscane, a saldo e stralcio di ogni loro pretesa.

« 3° Il reparto dell'ammontare del detto beneficio viene stabilito nella proporzione di 3[4 per « ogni azione trentennaria, di 1[4 per ogni azione privilegiata (già Centrale Toscana), e perciò « presentandosi i titoli nella proporzione di 196,140 ordinarie, 21,115 trentennarie e 16,800 Cen- « trali Toscane, spetterà alle trentennarie circa L. 190 ed alle seconde circa L. 63, salvo la quota « proporzionale delle spese di liquidazione.

« 4° L'accettazione della transazione suddetta implica il consenso a partecipare, colla rendita « proveniente dal riscatto, a quella nuova Società di esercizio che potrà essere convenuta dal- « l'Amministrazione sociale col Governo o col gruppo finanziario che la costituisse.

« Il Consiglio provvederà a quanto occorre per portare ad atto la presente deliberazione ».

Sulla proposta del consigliere Lattis, visto l'articolo 8° della Convenzione 17 novembre 1873,

Delibera

Di sottoporre la proposta suddetta ad una assemblea generale degli Azionisti da convocarsi il 26 marzo prossimo venturo.

Quindi in coerenza della suddetta deliberazione gli Azionisti della Società sono convocati in generale adunanza pel dì 26 marzo prossimo venturo, a mezzogiorno, presso la sede sociale in Firenze, all'oggetto di deliberare intorno alla proposta riportata di sopra.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza generale.

Firenze, 16 febbraio 1877.

Il Direttore generale
G. DE MARTINO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 14 Marzo 1877 N.° 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PROGETTO
DI UNA NUOVA COMUNICAZIONE FERROVIARIA FRA GENOVA E L'INTERNO

Con questo titolo l'ing. comm. P. Amilhau, che ha sempre amato l'Italia come sua seconda patria, e che si è specialmente interessato alle sorti di Genova, come attestano i diversi studii da lui pubblicati, e da da noi pure riferiti, pei lavori di sistemazione di quel porto e per quelli di un migliore servizio ferroviario intorno ad esso, ha ora pubblicato in Roma (tip. Civelli) una elaborata Memoria, contenente un nuovo progetto che non può non richiamare la generale attenzione.

Nella lettera che precede la Memoria, accompagnandola al sig. marchese Negrotto, sindaco di Genova, il comm. Amilhau dice che questo progetto era stato da lui preparato sino dal princìpio dello scorso novembre, per incarico avutone dal compianto Duca di Galliera, il quale con ragione giudicava « che agli ampliamenti del porto di Genova dovesse corrispondere un miglioramento della viabilità della linea ferroviaria, che lo lega coll' interno del Regno e cogli Stati limitrofi ».

Siccome però l'illustre defunto aveva trovato troppo elevata la spesa per una linea a *due binarii*, così pregò l'Amilhau di esaminare quale riduzione si otterrebbe limitandosi per ora ad un *binario unico*. Ma codesto nuovo studio non potè essere allestito prima della catastrofe che troncò una tanto preziosa esistenza, e rimase quindi in sospeso.

Ora però che la quistione del miglioramento della traversata dell'Appennino è di nuovo agitata, l'ing. Amilhau ha creduto bene di pubblicare la Memoria che aveva all'uopo preparata; e noi crediamo nostro debito di darne esatto ragguaglio ai lettori del *Monitore*, e per un giusto riguardo all'egregio autore, e per l'interesse veramente nazionale che si collega al primo porto commerciale d'Italia.

Riferiamo quindi testualmente la parte giustificativa e descrittiva del progetto di cui trattasi:

Il passaggio dei Giovi, tracciato e costrutto dall'ing. Maus, coll'intento di adattarvi il sistema di trazione funicolare in uso allora sul piano inclinato di Liegi, è divenuto in questi ultimi anni oggetto di gravi preoccupazioni da parte del Commercio genovese.

I continui appunti, che si fanno contro gl'inconvenienti di questo passaggio, non si limitano a segnalare gl'incagli che la pendenza di esso, la più forte che esista in Europa, minaccia alle comunicazioni tra un versante e l'altro dell'Appennino; vi si aggiungono apprensioni sulla perfetta solidità e sicurezza della Galleria, le quali in questi ultimi anni furono in parte confermate dai fatti.

Tuttavia, in quanto a siffatte apprensioni, è da osservare che, dopo i guasti verificatisi al principio del 1873, non solo le parti crollate o semplicemente smosse furono ristabilite colla massima solidità, ma si procedette ad una accurata sorveglianza di tutta la Galleria; e le lievi diformazioni, nonchè gli scrostamenti che si riconobbero tutti attribuibili all'azione delle acque, vennero riparati. Sicchè la Galleria dei Giovi presenta oggi le apparenze le più rassicuranti, e non si trova, a tal riguardo, in condizioni diverse da quelle di moltissime altre opere d'arte (*).

(*) Abbiamo già riferito nel nostro numero del 28 febbraio p. p. il risultato soddisfacentissimo delle ultime ispezioni fatte

Invece gli appunti che, tanto dalla stampa che dai Corpi morali genovesi, si mossero con insistenza contro le difettosità del tracciato, vanno acquistando ogni giorno maggior fondamento; imperocchè si vede chiaramente che, col progredire del tempo, verrà a raggiungersi il limite assegnato dalla pendenza eccezionale tra Pontedecimo e Busalla al numero dei treni, che possono giornalmente transitare fra queste due Stazioni.

Abbiamo cercato più oltre di determinare questo limite, e l'abbiamo fissato in 1100 veicoli in ciascun senso. Un tale risultato, confrontato col movimento medio attuale, che è di 550 veicoli, non è pienamente rassicurante, e giustifica fino ad un certo punto la chiaroveggenza di quelli che hanno gettato il grido di allarme.

Tuttavia, finchè il porto di Genova doveva rimanere nelle deplorevoli condizioni in cui si trova ancora al giorno d'oggi, al punto di vista della tranquillità, della comodità e delle condizioni del lavoro, sarebbe stato affatto prematuro di preparare larga e facile la via ad un traffico, del quale il detto porto non era assolutamente capace.

L'esperienza di dieci anni ci dimostra, infatti, che gl'ingombri, i ritardi, le false manovre, come per esempio i depositi temporanei, l'uso continuo delle piatte, le controstallie, non furono mai cagionati dalla difficoltà di varcare i Giovi con un numero sufficiente di treni o con una bastante forza di trazione. Tutti questi guai ebbero sempre ed esclusivamente origine dalla insufficienza delle calate e dalla cattiva disposizione delle opere di difesa del porto.

Oggi però che, mercè l'illuminato patriottismo e l'energico intervento del Duca di Galliera, il porto di Genova sta per diventare uno dei porti più ampi e più comodi del Mediterraneo, il limite sovraccennato potrà facilmente raggiungersi in pochi anni, quando sia aperta la linea del Gottardo. Si fa dunque, ad un tratto, viva ed incalzante la necessità di migliorare contemporaneamente le comunicazioni tra i due versanti dell'Appennino, e di sostituire alla via incomoda ed insufficiente, quale è l'attuale, uno sbocco largo, facile, che non ponga ostacoli, nè limiti all'attività del Commercio genovese.

Varii sono i tracciati proposti a sciogliere questo quesito, alcuni dei quali costituiscono, non già rettifiche all'attuale linea, ma bensì linee nuove attraversanti l'Appennino, a più o meno breve distanza da Genova. Senza contestare che queste linee possano eseguirsi un giorno, sembra che nessuna di esse presenti i requisiti voluti per sostituire l'attuale passaggio dei Giovi; i quali requisiti sono, sopra tutto, di non disturbare, ancora meno di spostare, il centro cui fa capo il movimento marittimo genovese.

La Stazione di Sampierdarena deve ritenersi quale centro e perno di tutto il traffico del porto di Genova; e, quando sieno eseguiti quegli ampliamenti e quelle comunicazioni col porto, che ebbimo a indicare in altro nostro lavoro e ai quali va a mettersi mano (*), questa Stazione avrà e conserverà, per ubiquità e per comodità, una superiorità incontestabile sopra qualsiasi altra Stazione sita nel perimetro della città. Crediamo inutile d'insistere sovra questa considerazione, che sembrerà ovvia a tutti quanti sono pratici del porto di Genova.

D'altra parte, la galleria attuale dei Giovi, che si trova all'altra estremità della linea da modificare, presenta delle condizioni favorevoli per l'esecuzione della galleria, mediante la quale deve varcarsi il culmine dell'Appennino.

Infatti, se si suppone che questa nuova galleria muova da Busalla, assolutamente a contatto dell'attuale, verso il binario discendente, e si mantenga quasi parallela a questa ultima, non più colla pendenza attuale, ma colla sola pendenza del 15 0[00, si vede che i tre pozzi, che furono conservati per l'aereazione della galleria attuale, potranno servire per l'esecuzione dei lavori della galleria nuova. E siccome il fondo della galleria attuale si troverà, sovra tutta la sua lunghezza, ad un livello più basso, sarà facile immettervi le acque d'infiltrazione, invece di esaurirle e di sollevarle alla bocca dei pozzi.

Una tale circostanza ha il suo pregio, non tale però da far propendere la bilancia a favore di un tracciato, piuttosto che di altro; ma, dal momento che la Stazione di Sampierdarena deve rimanere nodo delle relazioni commerciali del porto di Genova coll'interno, ne consegue necessariamente che il tracciato nuovo non può uscire dalla vallata della Polcevera; e poichè si presenta la possibilità, giunto al culmine, di valersi della galleria attuale per costruirne un'altra con maggiori facilità, è naturale che il detto tracciato sia condotto in modo da usufruire di tale possibilità.

Essendo definiti in tale modo la giacitura generale ed i due punti estremi della nuova linea, non si tratta più che di sapere se la conformazione del terreno permetterà di svilupparne il tracciato con una pendenza non superiore al 15 0[00.

La vallata della Secca, che viene a sboccare nella parte inferiore della vallata della Polcevera sulla sponda destra del torrente, si presta assai convenientemente a questo ultimo requisito; imperocchè, penetrandovi, riesce facile di spiegare il tracciato lungo i suoi fianchi, onde ottenere il complemento di sviluppo, che farebbe difetto ove si rimanesse nella sola vallata della Polcevera.

Il nuovo tracciato (*) si staccherebbe dall'attuale linea Torino-Genova, a metri 2298 dalla Stazione di Sampierdarena, e deviando a destra, passerebbe con un cavalcavia la strada provinciale, dopo il quale, con una deviazione a sinistra, correrebbe a monte dei caseggiati di Rivarolo, sacrificando pel passaggio un solo caseggiato di poco valore.

Oltrepassati con piccole gallerie i varii colli, sempre mantenendosi sulla costa dei colli stessi, ed evitando, per quanto è possibile, il passaggio in prossimità alle varie ville, varcherebbe l'abitato di Bolzaneto, a metri 35.70 sopra il livello dell'attuale Stazione.

Da Bolzaneto, divergendo a destra, entrerebbe nella gran vallata della Secca, e sempre a mezza costa, raggiungerebbe la vallata del torrente Sardorella, da dove, sottopassando al colle di Manisseno, entrerebbe nella valle

da apposita Commissione governativa, ed accennato pure dai giornali genovesi. (La Red.)

(*) È appunto il progetto testè approvato dal Ministero, come indicammo nel suddetto numero del 28 febbraio. (La Red.)

(*) Trovasi precisamente indicato nella Tavola litografica allegata alla Memoria. (La Red.)

della Secca, mantenendosi a metà costa, dove le condizioni di livello possono tornare più favorevoli, e raggiungerebbe l'altipiano precedente al Comune di Pedemonte, dove la località si presterebbe per impiantarvi una Stazione. Il piano di detta Stazione sarebbe orizzontale, della lunghezza di 150 metri, avente l'altezza di metri 149.20 sul livello del mare.

Al di là della Stazione di Pedemonte, il tracciato volge a destra nella vallata del torrente Pernecco, poi svoltando a sinistra, oltre la vallata del torrente stesso, attraversa il monte Pizzo con una galleria di metri 1200. Entra nella vallata del torrente Cassine, che si valica mediante un viadotto, tenendo sempre la sinistra; oltrepassa in galleria il colle di egual nome per entrare nella vallata del torrente Fava, la varca con viadotto, e sempre divergendo a sinistra, sottopassa il colle di Villaregia, e raggiunge la vallata di Serra. Dopo passato un viadotto, il tracciato si protende sul versante di Magnanego, fino ad attraversare il monte Serra con una galleria di 1200 metri; oltrepassa la vallata del torrente Orsessa in viadotto, ed il colle di Montanesi in galleria, dopo la quale trovasi nella valle del Riccò, a circa metri 17.08 dal fondo dello stesso, dove il terreno è solido, senza traccie di frane.

Dal Riccò entra nella nuova galleria dei Giovi, il cui tracciato si mantiene superiormente alla galleria attuale, e disposto in modo da lambire i pozzi nn. 2, 5 ed 8, attualmente ancora aperti, col mezzo dei quali si potrà, come si è detto, facilitare la costruzione della nuova galleria.

Questa galleria termina a metri 430 dal torrente Busalletta, dopo il quale si entra in Stazione di Busalla.

Nello studio del tracciato si è cercato di evitare tutte le località, dove le falde dei monti danno indizio di frane più o meno recenti; per cui è da ritenersi che, una volta costrutto con buone regole d'arte, non abbiansi a temere inconvenienti, e sia così ridotta minima anche la spesa di successiva manutenzione.

Le curve furono tracciate col raggio minimo di 400 metri: all'atto di uno studio di dettaglio si potranno modificare, anche per ottenere una diminuzione di spesa.

La linea attuale comprende la galleria dei Giovi lunga metri 2400, quelle di Serra e del Pizzo di metri 1200 ciascuna, N. 4 gallerie da 500 a 500 metri di lunghezza ciascuna, ed altre 13 di lunghezza inferiore da metri 500 a 150.

I viadotti sono 14, aventi una estesa di metri 2250 ed un'altezza massima di metri 40 e media di metri 29. Oltre questi, si dovranno contare circa altri 20 manufatti minori per lo scolo dei numerosi valloni intersecanti le falde delle montagne, a ridosso delle quali corre il tracciato.

Il costo di tale tronco di ferrovia sarebbe il seguente:

Gallerie	L.	7,884,000
Viadotti (2250 × 29 × L. 250) . .	»	1,630,000
Ponti minori e muri di sostegno . .	»	500,000
Opere di difesa alla Scrivia	»	150,000
Movimenti di terra	»	1,310,000
Acquisto terreni (metri 465,000 a L. 5)	»	2,325,000
Armamento e ghiaia (L. 40)	»	944,000
Stazioni, caselli e chiusure	»	200,000
	L.	14,943,000
Riporto	*L.*	14,943,000
Imprevisti per scoscendimenti, rivestimenti, muri di sostegno e consolidamenti . . ,	»	1,057,000
	L.	16,000,000
Interessi durante la costruzione, supponendo due anni e mezzo per la costruzione, al tasso del 7 0[0 . . . . , ...	»	1,200,000
La spesa totale sarebbe di	L.	17,200,000

Quando si voglia costrurre il secondo binario, occorrerà calcolare sopra il 40 0[0 in più della spesa medesima, ossia in totale ed in cifra tonda L. 24,000,000.

Dalla premessa esposizione risulta che il nuovo tracciato riescirà più lungo dell'attuale; sicchè, prendendo a termine di confronto le distanze da Sampierdarena a Busalla, cioè di chil. 19 pel secondo e di chil. 25.9 pel primo, si avrà pel nuovo tracciato lo svantaggio di chil. 6.9.

Ma a questo svantaggio si potrebbe, secondo l'Amilhau, rimediare facilmente in pratica, qualora, nello stabilire i prezzi di trasporto tra Busalla e Genova, si continuasse a computare la distanza fra le due Stazioni secondo l'attuale, e non secondo il nuovo tracciato.

Per proporre, con cognizione di causa, un tale temperamento, l'ing. Amilhau crede doversi addentrare nell'esame delle condizioni dell'esercizio sull'attuale e sulla progettata linea, e stabilire un confronto delle spese occorrenti nell'una e nell'altra ipotesi, da cui si possa giudicare se ed in quale misura convenisse accettare o respingere il temperamento medesimo.

Noi non possiamo seguire l'ing. Amilhau in questo studio comparativo assai dettagliato, e dobbiamo limitarci a riferire le conclusioni a cui egli trovasi indotto; augurando che coloro che sono più direttamente interessati nell'argomento, vi rivolgano tutta la loro attenzione, mostrando con ciò di giustamente apprezzare, non meno che l'ingegno e l'esperienza dell'ing. Amilhau, i nobili sentimenti da cui fu sempre inspirato, e che meritano certo la gratitudine degli Italiani imparziali ed onesti.

Abbiamo detto che la spesa per costrurre la linea progettata a due binarii ammonterebbe a 24 milioni, mentre riducendola ad un binario solo, basterebbero L. 17,200,000 per portarla a compimento. Siffatte valutazioni sono larghe, ma non esagerate, e si appoggiano a confronti col costo dei lavori di ferrovia eseguiti, sia sulla riviera, sia al passaggio della Porretta. Qualunque altro tracciato si voglia preferire al tracciato per la vallata della Polcevera, occorre tenersi in guardia contro le valutazioni ridotte, le quali condurrebbero a gravi disinganni. Occorre sovrattutto tener conto che la Stazione di Sampierdarena rappresenta da sola una spesa di diversi milioni. In conseguenza, se si portasse la origine della nuova linea in altro punto, sarebbe mestieri creare in questo punto una nuova Stazione, onde surrogare anche la Stazione di Sampierdarena.

In mancanza di questo elemento, ogni valutazione riferentesi ad un tracciato diverso da quello che abbiamo consigliato, verrebbe ad aumentare in notevole proporzione.

L'elevatezza della somma occorrente per fare una linea a due binarii fa nascere subito nella mente di ciascuno l'idea di accontentarsi della linea ad un binario solo e di valersi contemporaneamente delle due linee, dell'attuale e della nuova.

Ove non vi fosse di mezzo la quistione di spesa, un tale temperamento dovrebbe essere scartato, come quello che complica il servizio, e toglie una parte dei vantaggi che sono da ripromettersi dalla sostituzione assoluta di una linea, con pendenze moderate, all'attuale piano inclinato. E poi l'allargamento da uno a due binarii, quando lo si differisca di qualche anno, presenterà delle maggiori difficoltà di esecuzione, per le soggezioni cui andranno sottoposti i lavori sovra una linea in esercizio.

Tuttavia, nel momento presente, sono di tanto peso le considerazioni di economia, da far propendere la bilancia a favore della linea ad un binario unico.

In conseguenza, ci resta da esaminare fin a qual limite di traffico sarà possibile differire l'esecuzione del secondo binario.

Abbiamo già detto che 1200 veicoli in ciascun senso al giorno è il limite massimo, cui si possa giungere coll'attuale servizio sul piano inclinato dei Giovi.

Nel caso di una linea unica colla pendenza del 15 0[00, ed ammesso l'incrociamento dei treni nella Stazione di Pedemonte, la frequenza della circolazione può calcolarsi in 21 treni in ciascun senso al *maximum*; vale a dire, ammettendo il carico di 566 tonnellate per treno in doppio attacco, in un transito *maximum* di 903 veicoli al giorno.

Sicchè l'uso simultaneo delle due linee, a forte ed a mite pendenza, permetterebbe di dare sfogo ad una circolazione *maximum* di 2100 vagoni al giorno in ciascun senso.

Da tutto quanto precede emerge:

1° Che riesce possibile sostituire, nella vallata della Polcevera, al tracciato attuale tra Busalla e Sampierdarena una linea colla pendenza del 15 0[00;

2° Che l'allungamento di percorso, corrispondente a tale minor pendenza, non ha per conseguenza un aumento sull'ammontare attuale delle spese di esercizio; e che quindi, nel calcolo dei prezzi di trasporto, si può computare sempre la distanza tra Sampierdarena e Busalla sul percorso attuale;

3° Che, limitandosi a costrurre la linea nuova ad un binario solo, e mantenendo simultaneamente il servizio sovra questa e sulla linea attuale tra i due punti sovradetti, si potrà far fronte ad un transito *maximum* di 2000 veicoli al giorno in ciascun senso;

4° Che, facendo la linea a due binarii, il transito giornaliero potrà raggiungere il *maximum* di 3000 veicoli in ciascun senso.

FERROVIE VENETE

In relazione alla promessa fatta nel nostro precedente numero, diamo oggi esatto ragguaglio delle deliberazioni prese dal Consiglio provinciale di Venezia nella seduta del 7 corrente.

Il relatore della Commissione provinciale per le ferrovie, comm. Collotta, lesse la sua Relazione, la quale concludeva con le seguenti proposte:

« Il Consiglio,

« 1. Ai riguardi della costruzione delle linee ferroviarie Adria-Chioggia per Loreo, Mestre-Castelfranco per Noale, Mestre S. Donà-Portogruaro, delibera di concorrere colla somma complessiva di L. 3,230,000, da attuarsi con un'operazione di credito combinata in guisa che il capitale resti ammortizzato nel periodo di 42 anni.

« 2. La somma suddetta di L. 3,230,000 sarà ripartita nel modo seguente:

alla ferrovia Adria-Chioggia	L.	770,000
alla ferrovia Mestre-Castelfranco	»	260,000
alla ferrovia Mestre-Portogruaro	»	2,200,000
	L.	3,230,000

« 3. Per la ferrovia Mestre-Castelfranco, il Consiglio, in relazione al voto del 2 gennaio 1875, abbandona al Municipio di Venezia la prosecuzione delle pratiche per l'eventuale allacciamento con le ferrovie del Consorzio interprovinciale, salva a suo tempo la erogazione della quota assegnata a questo tronco ferroviario, e salva la riassunzione delle pratiche stesse da parte della Commissione provinciale anche per questa linea, qualora il Comune non intendesse incaricarsene.

« 4. Incarica la Commissione speciale per le ferrovie di porsi d'accordo coi Corpi morali interessati nelle due linee Adria-Loreo-Chioggia e Mestre-Portogruaro, ed eventualmente Mestre-Castelfranco, perchè sieno votati i rispettivi concorsi e sieno costituiti due speciali Consorzii con la Provincia per la costruzione degli argini stradali e dei manufatti, salvo per questi il concorso governativo.

« 5. Incarica la Commissione suddetta a proseguire le pratiche col Governo, affinchè sieno tradotti in atto gli affidamenti dati per tenere a carico dello Stato l'armamento, la fornitura del materiale fisso, la massicciata ed inghiaiata rispetto alle ferrovie di cui al N. 1, e per l'assunzione a rischio e pericolo del loro perenne esercizio, e perchè sia inoltre accordato l'uso della Stazione di Mestre e di un tratto dell'attuale ferrovia Mestre-Treviso. Siccome però i sacrificii impostisi dalla Provincia e dagli altri Corpi morali raggiungerebbero il massimo delle rispettive forze economiche, così la Commissione dovrà insistere perchè l'erario dello Stato concorra anche nella spesa dei manufatti, in considerazione delle condizioni speciale dei territorii che sarebbero dalle ferrovie attraversati, e della loro somma importanza strategica e nazionale.

« 6. Incarica finalmente la Commissione medesima, costituiti che sieno i Consorzii e fermati gli accordi col Governo, di presentare all'approvazione del Consiglio il piano per l'operazione finanziaria, di cui al n. 1, combinato altresì in modo da rendere disponibili le quote assegnate a ciascuna linea di ferrovia, di mano in mano che ne sorgesse il bisogno.

« 7. Autorizza la propria Deputazione di continuare, in relazione alle precedenti deliberazioni, a fornire alla Commissione, con prelevamento dal fondo delle spese impreviste, i mezzi pecuniarii ad essa occorrenti, fino alla concorrenza di L. 8000 e salva resa di conto ». —

Il Relatore lesse quindi due brani d'una lettera indirizzata il 3 corr. dal presidente del Consiglio dei ministri al deputato Maldini per la Commissione ferroviaria provinciale; e sono i seguenti:

« Le linee venete saranno comprese nella legge che si presenterà nell'attuale sessione; in questa legge la linea di Belluno, quella di Portogruaro e di Chioggia *saranno certo comprese* .....

« ....Le Rappresentanze provinciale e comunali della provincia di Venezia debbono ritenere che il mezzo più efficace per affrettare l'adempimento dei loro desiderii consiste nello spingere fino al massimo limite, ch'è loro possibile, il concorso nella spesa ».

Dopo ciò, respinta a grande maggioranza la dilazione proposta da alcuni consiglieri, ed aperta la discussione delle singole proposte, la prima di esse, in seguito ad osservazioni dei sigg. Brusomini, Paulovich e Fiori, venne d'accordo colla Commissione così emendata nella sua ultima parte:

« ....in guisa che l'aggravio annuo per 42 anni a carico della Provincia, fra interessi ed ammortamento, non superi la somma di L. 210,000 ».

Messa ai voti la proposta N. 1, così emendata, e fatto l'appello nominale, 26 dei 32 votanti risposero *sì*, 6 dichiararono di astenersi.

Messa ai voti la seconda proposta, venne approvata con voti 26 favorevoli e 6 contrarii.

Previa breve discussione, messa ai voti la proposta N. 3, venne del pari approvata col medesimo numero di voti.

Posta in discussione la quarta proposta, venne d'accordo emendata nei seguenti termini:

« Incarica la Commissione speciale per le ferrovie di porsi d'accordo coi Corpi morali interessati nelle due linee Adria-Loreo-Chioggia e Mestre-Portogruaro, ed eventualmente Mestre-Castelfranco, perchè siano votati i rispettivi concorsi ».

Messa ai voti, venne approvata con eguale maggioranza.

La quinta proposta non diede motivo a discussione, e, messa a voti, fu egualmente approvata.

La proposta N. 6 diede luogo ad una viva discussione, ma finalmente la Commissione acconsentì a ritirarla, specialmente in vista che la parte esecutiva, ivi contemplata, spetta per legge e natura sua alla Deputazione provinciale, libero alla stessa di aggregarsi i membri della Commissione.

La proposta N. 7, divenuta così la 6, fu approvata senza discussione, sempre collo stesso numero di voti.

Tutte queste deliberazioni furono prese sempre colla premessa, che il Governo supplisca esso a tutto quanto occorrerà per il compimento delle ferrovie, oltre alle somme votate dal Consiglio provinciale e dai Municipii interessati, le quali si calcolano come il massimo sacrifizio possibile da parte dei Comuni e della Provincia.

Noi non possiamo ch'esser lieti di tale risultato e far plauso al patriottismo dei Municipii e della Provincia di Venezia, augurando che Governo e Parlamento compiano finalmente un'opera così giusta e desiderata.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(*Novembre e dicembre 1876*)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto, soltanto in questi ultimi giorni, i soliti prospetti mensili dei prodotti, riferibili ai mesi di novembre e dicembre 1876, confrontati con quelli del 1875 ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Anzichè riferire le cifre parziali dei citati due mesi, che riescono di troppo arretrate, crediamo miglior partito lo esporre i dati relativi all'intero anno 1876, confrontandoli con quelli del 1875, ed avvertendo per questi ultimi, ch'essi vengono esposti colle nuove cifre risultanti dalle rettificazioni che le Società hanno introdotto nelle rispettive contabilità.

I prodotti totali dei due anni (esclusa la navigazione sui laghi e le tasse erariali) sono i seguenti:

		1876	1875	Aum.
Ferrovie dello Stato	L.	86,094,192	82,935,474	3,158,718
» esercitate dalla Società Sud-Austriaca	»	14,104,018	13,925,269	178,749
» Romane	»	27,061,677	25,966,082	1,095,595
» Meridionali	»	22,165,594	20,928,165	1,237,429
» Sarde	»	1,015,565	1,004,892	10,673
Ferrovia Torino-Lanzo	»	411,728	345,644	66,084
» Torino-Rivoli	»	127,087	123,576	3,511
» Vicenza-Thiene-Schio .	»	76,484	»	76,484
Totale	L.	151,056,345	145,229,102	5,827,243

L'aumento è abbastanza notevole, specialmente per le Ferrovie dello Stato, le Meridionali e le Romane; però è da notarsi, che la lunghezza totale delle linee in esercizio durante il 1875 non era che di chil. 7683, mentre nel 1876 ascese a chil. 7942, essendosi aggiunti, durante quest'anno, chil. 259, di cui 16 nel mese di novembre pel tronco Buffaloria-Spezzano-Albanese della rete Calabrese, e 26 nel mese di dicembre pei due tronchi Gemona-Carnia (11) della linea della Pontebba, e Spina-Campofranco-Passofonduto (15) della rete Sicula. Confrontando poi la lunghezza media dell'esercizio, risulta che nel 1876 si avevano chil. 7709, mentre nel 1875 non erano che 7419, per cui l'aumento ascese a chil 290.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee per l'anno 1876 con quello del 1875, abbiamo le cifre seguenti:

		1876	1875	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	25,049	25,868	»	819
» esercitate dalia Società Sud-Austriaca	»	15,198	15,054	144	»
» Romane	»	16,430	16,008	422	»
» Meridionali	»	16,286	14,594	692	»
» Sarde	»	5,103	5,049	54	»
Ferrovia Torino-Lanzo	»	15,835	16,459	»	624
» Torino-Rivoli	»	10,590	10,298	292	»
» Vicenza-Thiene-Schio .	»	7,648	»	7,648	»
Media totale	L.	19,594	19,575	19	»

Tali prodotti chilometrici trovansi pure esposti in un prospetto finale comparativo dei prodotti delle linee riunite dal 1865 al 1876, che crediamo utile riferire colle rispettive differenze:

(*) V. *Monitore*, N. 5, a. c.

Anno		Prodotto chil.	Aum.	Dimin.
1865	L.	16,895	»	1,548
1866	»	16,928	33	»
1867	»	15,470	»	1,458
1868	»	15,690	220	»
1869	»	16,816	1,126	»
1870	»	16,517	»	299
1871	»	17,175	658	»
1872	»	18,994	1,819	»
1873	»	20,093	1,099	»
1874	»	20,128	35	»
1875	»	19,575	»	553
1876	»	19,594	19	»

Da tale prospetto risulta che l'aumento del prodotto medio chilometrico fu assai lento, anche per conseguenza dell'apertura di nuovi tronchi sopra reti meno produttive. Però anche sulla rete dell'Alta Italia, ch'è la più estesa ed operosa, lo sviluppo del traffico fu piuttosto stentato, come appare dal prospetto seguente, in cui è mantenuta pel 1876 l'antica ripartizione per poter fare il necessario confronto cogli anni precedenti:

Anno		Prodotto chil.	Aum.	Dimin.
1865	L.	23,382	»	1,584
1866	»	25,543	2,161	»
1867	»	22,612	»	2,931
1868	»	22,830	218	»
1869	»	24,991	2,161	»
1870	»	24,043	»	948
1871	»	25,250	1,207	»
1872	»	27,732	2,482	»
1873	»	29,130	1,398	»
1874	»	29,713	583.	»
1875	»	29,515	»	198
1876	»	29,315	»	200

L'aumento del prodotto chilometrico appare relativamente più rapido sulla rete delle Romane, che da L. 11,770 nel 1865 ascese a L. 16,430 nel 1876; e su quella delle Meridionali, che da L. 8,919 ascese a L. 15,860.

Questo aumento si farà certo maggiore col progressivo sviluppo dell'industria ferroviaria, ch'è indispensabile all'Italia per porsi anche economicamente a livello delle principali nazioni civili.

SOCIETÀ GENERALE DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

RELAZIONE *presentata dal Consiglio d'Amministrazione nell'Assemblea generale ordinaria del* 15 *febbraio* 1877.

(Continuazione e fine — V. N. 10).

Immobili. — I beni stabili di nostra proprietà, che ancora nella situazione dell'anno scorso figuravano nell'attivo per un valore di L. 1,490,352.44, non vi figurano in quest'anno che per un importo di L. 867,100.

Ciò proviene da che, nei primi tre mesi dell'anno 1876, abbiamo effettuato la vendita di una casa posta in via della Consolata a Torino, nonchè di una metà dell'isolato San Mario, situato in piazza Carlo Felice nella stessa città.

I prezzi ottenuti essendo superiori (come abbiamo sempre previsto) alla valutazione attribuita loro in bilancio, l'utile che ne è risultato fa parte del conto perdite e profitti nel titolo Operazioni di Banca e diverse.

E per gl'immobili, che ancora ci rimangono, vi ripeteremo ciò che vi abbiamo sempre detto in passato, cioè che la somma posta in bilancio è inferiore al loro valore reale.

Depositi di Piazza ad interessi. — I depositi delle somme in conto corrente ad interesse presso le Sedi sociali ascendevano al 31 dicembre 1876 a . . . . L. 15,977,589.46
al 31 dicembre 1875 a . . . . . . » 17,356,709.69

Perciò abbiamo da notare una diminuzione di . . . . L. 1,379,120.23
per l'anno 1876, in confronto del precedente.

L'anno scorso vi informammo dell'istanza civile promossa dalla marchesa Birago di Vische per rendere responsabile la nostra Società del pagamento fatto in conto corrente sulla presentazione di *chéques* portanti la di lei firma, dichiarata falsa in giudizio criminale.

Il Tribunale di commercio di Torino, con sentenza 18 aprile p. p., ha accolto la suddetta istanza. Ma contro tale sentenza ci siamo provveduti in appello; la discussione di questa causa è già fissata pel 17 febbraio corrente, e speriamo di vedere corretta la sentenza del Tribunale di commercio.

Portafoglio. — Gli effetti sull'Italia e i Vaglia e Buoni del Tesoro durante l'anno 1876 ascesero alla somma di L. 205,092,150.27.

Al 31 dicembre erano in corso effetti per	L. 17,726,361.93
divisi come segue:	
con deposito	» 11,325,934.85
a due firme	» 4,670,504.57
all'incasso	» 252,491.8[illegible]
in oro	» 242,593.43
Buoni del Tesoro	» 1,234,837.25
	L. 17,726,361.93
dei quali esistevano:	
in Portafoglio	L. 10,349,779.63
in circolazione	» 7,376,582.30
	L. 17,726,361.93

Gli effetti sull'estero, entrati durante l'anno, ascesero:

Per gli effetti su Francia, alla somma di	Fr. 85,48[illegible],788.79
Per gli effetti su Inghilterra, alla somma di	L. st. 1,628,348.14.2
Per gli effetti su Germania, alla somma di	R. 2,453,078.84
Al 31 dicembre erano in corso effetti per Fr.	3,223,501.01
Al 31 dic. erano in corso effetti per L. st.	111,638.17.4
Al 31 dicembre erano in corso effetti per R.	291,166.85
dei quali esistevano:	
in Portafoglio per Francia . . . F.	370,553.65
Id. per Inghilterra . . . L. st.	9,299.—
in circolazione per Francia . . . F.	2,852,947.36
Id. per Inghilterra . . . L. st.	102,339.17.4
Id. per Germania . . . R.	291,166.85

Effetti in sofferenza. — La liquidazione di alcune partite durante l'esercizio 1876 ha ridotto a L. 207,170.71 la somma in bilancio sotto questo titolo.

Ed in noi è sempre fermo il convincimento che gli ulteriori ricuperi saranno maggiori delle valutazioni attribuite in bilancio ai varii crediti.

Spese generali. — Anco in quest'anno le spese di Amministrazione sono aumentate, in confronto a quelle dell'esercizio 1875.

L'aumento deriva dalle spese sostenute per l'esercizio della Sede di Roma, che fu aperta col 1° gennaio 1876, come vi dicemmo nell'ultima relazione.

Nella categoria delle tasse è compresa la quota di lire 132,523.29 per terza rata della somma, che fu deliberata, doversi ammortizzare in cinque anni nell'Assemblea del 15 febbraio 1875.

Signori,

Anche in quest'anno la differenza fra il costo dei titoli posseduti dalla nostra Società ed il prezzo ad essi attribuito al 31 dicembre 1876 presenta un maggior valore, che vedrete figurare in bilancio per L. 556,999.60.

Abbiamo dunque tuttora ragione di riguardare soddisfacenti le condizioni alle quali si trova impiegato il capitale sociale.

Pagati gli interessi sul capitale versato in ragione del 6 per cento all'anno, il conto Perdite e Profitti dell'annata 1876 presenta un residuo utile di L. 2,142,267.28.

Lasciando pure in quest'anno intatta la somma di lire 600,000 costituita in riserva straordinaria, che cogli interessi ammonta al 31 dicembre 1876 a L. 673,736; se voi, Signori, approverete il Bilancio che abbiamo l'onore di sottoporre al vostro esame, saranno passate alla riserva ordinaria L. 209,014.16, a conto nuovo L. 44,311.94, e distribuite L. 1,600,000.— alle Azioni in ragione di L. 16 per ciascuna, a titolo di dividendo per l'esercizio 1876, come rileverete dallo specchietto che fa seguito al Bilancio.

Collo spirare dello esercizio 1876, escono d'ufficio i signori:

Balduino comm. Domenico. — Corsini Don Andrea marchese di Giovagallo. — Incisa marchese Cammillo. — Rossi cav. Antonio. — Spinelli cav. Luigi.

I quali possono essere rieletti.

Occorre inoltre procedere alla nomina di un altro membro del Consiglio per la morte del compianto Duca di Galliera.

Signori,

In conformità dell'ordine del giorno della presente adunanza, abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione il rendimento dei conti dell'esercizio 1876.

2° Di invitarvi ad eleggere sei Amministratori.

DELIBERAZIONI

1. Procedutosi all'appello nominale, e constatata legalmente costituita l'Assemblea in conformità dell'art. 37 degli statuti sociali, il Presidente fa dar lettura dell'ultimo paragrafo dell'art. 40 degli statuti, nel quale è disposto che, nei casi previsti dall'art. 18 del Codice di commercio, l'Assemblea generale ha facoltà di eleggersi volta per volta un presidente proprio, ed invita quindi l'Assemblea a provvedere di conformità.

Sulla proposta di varii azionisti, l'Assemblea alla unanimità conferma alla presidenza il signor cav. Antonio Rossi, i membri del Consiglio essendosi astenuti dal votare.

2. Dopo la lettura del rapporto che precede, l'Assemblea (astenendosi dal votare i componenti il Consiglio d'Amministrazione) approva alla unanimità la relazione ed i conti, quali sono stati presentati dal Consiglio.

3. Sopra proposta del Consiglio, l'Assemblea stabilisce che il dividendo assegnato alle Azioni per l'esercizio 1876 in L. 16 venga pagato, a cominciare dal giorno 22 febbraio corrente.

4. Dopo votazione a scheda segreta, sono eletti Amministratori i seguenti signori:

Balduino comm. Domenico — Corsini Don Andrea marchese di Giovagallo — Incisa marchese Cammillo — Rossi cav. Antonio — Spinelli cav. Luigi – Bassi nobile Gerolamo.

Nostre Corrispondenze

Roma, 13 marzo

Malgrado il mio vivissimo desiderio di mutare tema, annunziandovi esaurito il soggetto mediante l'avvenuta stipulazione di atti pubblici; malgrado la migliore volontà del mondo di rompere, almeno con alcune variazioni, la monotonia dei due motivi, da gran tempo e chi sa fino a quando obbligati, voglio dire l'esercizio delle ferrovie, e la costruzione delle linee Sarde del 2° periodo, non mi è dato neanco stavolta di farvi sentire un'unica nota nuova. Siamo sempre agli studii, per quanto riguarda il problema dell'esercizio; e siamo sempre alle discussioni inconcludenti, per quanto riguarda la questione delle strade ferrate Sarde.

Vi fu avantieri al Ministero dei lavori pubblici, e si rinnoverà oggi, una conferenza tra l'on. Zanardelli, il Segretario generale on. Ronchetti, alcuni ingegneri governativi, e i delegati della Compagnia Reale Sarda, coll'intervento dello stesso Presidente del Consiglio. D'accordo già, come vi riferii ripetutamente, sulle basi fondamentali, ed egualmente ispirati i negoziatori da concilianti disposizioni d'animo e brama d'intendersi, sembra quasi inesplicabile come non siano ancora giunti a darsi la mano e ad intingere la penna nel calamaio per apporre la firma ad una Convenzione. L'energia della risoluzione, ecco la virtù difettiva (mi si permetta di dirlo) sostituita dalla natura dell'on. Depretis, e che si inocula, a volta a volta, anche nell'on. Zanardelli, benchè di forte e deliberato carattere, per tema, certo soverchia, di non riuscire alla migliore soluzione dei problemi, ai quali si è reso famigliare da poco tempo. —

Da più di vent'anni si parla di una strada ferrata che, partendo da Ivrea, giunga ad Aosta, per vivificare e collegare al resto d'Italia quella estrema e derelitta valle.

Quanti voti, quante dispute, quanti disegni, quanti progetti di legge del Governo e di iniziativa parlamentare, preparati, presentati, e finalmente anche approvati dalle due Camere, intorno a codesto poco bene augurato tronco di ferrovia! Nè sfortunatamente l'ora della giustizia, l'ora della esecuzione del detto tronco pare ancora suonata. Però, mi è grato intanto potervi annunziare che si fece testè un passo notevole: il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in una delle sue ultime sedute, approvò in massima il progetto dell'ingegnere sig. Mondino, proponendovi soltanto alcune varianti di non grande rilievo: Che la Stazione d'Aosta debba essere collocata a destra, in vece a sinistra del torrente Bullier, e approssimata maggiormente alla città; locchè, in realtà, aveva già ideato lo stesso ingegnere Mondino in un suo primitivo progetto; che alla medesima Stazione d'Aosta principalmente, ed altresì a qualche altra secondaria, sia data maggiore estensione; che, in luogo di una sola cumulativamente, due speciali Stazioni abbiano a stabilirsi a Châtillon ed a St. Vincent; che maggiore sviluppo di lunghezza s'abbia a procurare ad alcuni rettilinei fra curve di flesso contrario. Eccovi sostanzialmente, credo, le modificazioni suggerite dal prelodato Consiglio.

Il tronco ferroviario in discorso discende da Aosta ed

arriva alla Stazione d'Ivrea, seguendo un tracciato dello sviluppo di chilometri 67 circa, con Stazioni ad Aosta, Nus, Chambave, Châtillon e St. Vincent, Verres, Bard, Pont S. Martin, Settimo, Bajo, Ivrea.

Devo notarvi che, prima della definitiva approvazione, dovrà pure il progetto Mondino essere sottoposto all'esame del Ministero della guerra, passando la ferrovia sotto il forte di Bard.

Anzi v'ha di più, sopra questo proposito, che la semplice approvazione del progetto di massima da parte del Consiglio superiore; e mi sarei espresso più esattamente, segnalandovi il compimento di due passi invece d'un solo, perchè fu inoltrata altresì al Ministero una domanda di concessione della linea Ivrea-Aosta da un tal sig. Bianchi Giuseppe, nella qualità di rappresentante del sig. Eugenio Pellas, italiano residente a Roma. —

Tornato al suo ufficio di Milano il Direttore generale comm. Massa, dopo alcune conferenze al Ministero dei lavori pubblici coll' intervento pure dell'on. Zanardelli, e dopo essersi posto d'accordo, sembra, coi suoi colleghi della Commissione, ispettori Biglia e Imperatori, intorno alle proposte circa la gravissima questione del Gottardo, si sta ora da questi ultimi redigendo un elaborato rapporto pel Ministero, mantenendo, per conseguenza, sul medesimo il più rigoroso silenzio sino ad opera compiuta e presentata a chi di ragione. —

Il nuovo e, speriamo, ultimo esame del progetto definitivo del porto di Genova, trasmesso al Ministero alcuni giorni sono da quell'Ufficio di porti e fari, occupa e preoccupa grandemente l'antica Commissione, composta di membri del Consiglio superiore; e si sentì la necessità di chiamare quì l'ingegnere-capo sig. Giaccone, per avere schiarimenti. Si spera che il Consiglio plenario potrà occuparsi sabbato dell'importante soggetto, e che l'on. Zanardelli prenderà deliberazioni definitive. —

Quarantanove furono i giovani presentatisi agli esami di allievi-ingegneri: quarantaquattro soltanto rimasero fermi al fuoco sino all'ultimo; furono interamente approvati 10; ottennero più di 150[250 altri 19, la semplice idoneità (da 130 a 149) 11; e rimasero respinti 4. Questi dati statistici ed altri più particolareggiati mi daranno argomento a qualche considerazione nella mia corrispondenza successiva.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Domani si terrà a Milano una conferenza tra i rappresentanti della Società dell'Alta Italia, del Commissariato governativo per l'esercizio delle ferrovie medesime, ed il comm. Lampertico, presidente del Consorzio delle ferrovie Padova-Treviso-Vicenza, allo scopo di stabilire gli accordi per un servizio cumulativo fra le due Amministrazioni ferroviarie per le spedizioni delle merci in transito sulle altre ferrovie.

Ci scrivono da Firenze che il 21 corr. deve tenersi, presso la Direzione generale delle Ferrovie Romane, un convegno dei rappresentanti tecnici delle tre grandi Società ferroviarie del Regno, allo scopo di stabilire il miglior tipo d'armamento ferroviario (ben inteso, con le eventuali varianti che possono esser giudicate opportune, secondo la maggior importanza e le condizioni speciali delle diverse linee), affine di adottarlo come unico tipo sulle nostre ferrovie.

Dietro invito del Ministero, si radunerà pure in breve a Firenze una Commissione di delegati delle tre Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di concretare i provvedimenti opportuni per iscoprire gli autori dei furti, che disgraziatamente si verificano con qualche frequenza sulle ferrovie italiane, e per impedirne il rinnovamento.

Entro il corrente mese si aprirà l'incanto per la costruzione del 7° ed ultimo tronco della ferrovia Pontebbana, lungo circa 6 chil., dal Rio Costa da Presa al confine austriaco. La intera linea, dal detto confine ad Udine, risulterà quindi di chil. 68.330, mentre si calcolava dapprima superiore di qualche chilometro.

Abbiamo poi da Vienna che ieri doveva aver luogo l'appalto del tronco da Tarvis a Pontafel. Il 21 febbraio scorso erasi già tenuta l'asta per la fornitura delle traversine ed altri materiali.

Presso la Direzione generale dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, avrà luogo domani l'incanto per la fornitura di 20 locomotive da merci per le Ferrovie medesime.

Sappiamo che sono 14 le Ditte concorrenti al detto incanto. Nel prossimo numero ne daremo il risultato.

La Società dell'Alta Italia ha presentato all'approvazione governativa il tipo planimetrico pei lavori di ampliamento da farsi nella Stazione di Dossobuono, resi necessarii dall'allacciamento che in quella Stazione si effettuerà colla linea di Legnago.

Ci consta che il Ministero del commercio austriaco ha autorizzato, a partire dal 1° aprile p. v., l'esercizio provvisorio della ferrovia Siveric-Sebenico, da farsi esclusivamente dalla Società delle miniere del Monte Promina pel trasporto dei propri carboni dalle miniere stesse al mare.

Mediante questo sollecito ed economico trasporto, mentre finora non poteva eseguirsi che per le vie ordinarie con ingente dispendio, la Società del Monte Promina sarà in grado di fornire i suoi carboni in grande quantità ed a prezzi assai limitati.

La *Gazzetta Piemontese* annunciava ieri che « a giorni giungerà a Torino il generale Orazio Porter, vice-presidente della Compagnia Pullman di Chicago, allo scopo di concertare cogl'ispettori ferroviarii governativi e coi direttori delle Ferrovie dell'Alta Italia e Meridionali le basi per un regolare servizio delle vetture a letti Pullman sulle ferrovie italiane ».

Noi siamo in grado di affermare che il suddetto generale Porter è giunto a Torino già da qualche giorno, ma lo scopo del suo viaggio è ben diverso dal suaccennato, limitandosi puramente ad un giro di piacere in Italia. Noi però auguriamo ch'egli abbia, in tale occasione, ad abboccarsi col Ministero e colle Amministrazioni ferroviarie interessate, per definire la questione, da lungo tempo pendente, circa la durata del contratto per l'uso delle vetture Pullman.

Dall'on. avvocato Piccone di Genova abbiamo ricevuto una lettera riguardante la sentenza della Corte di Cassazione di Napoli, pubblicata nel nostro N. 8 e relativa al personale ferroviario. Mancandoci oggi lo spazio, ne rimandiamo l'inserzione al prossimo numero, dovendo pure farvi seguire alcune nostre osservazioni.

Abbiamo parimenti ricevuto, all'ultimo momento, una lunga lettera del nostro corrispondente di Londra, che pubblicheremo mercoledì venturo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Scuola degli agenti ferroviarii — Leggiamo nell'*Opinione*:

La *Lega romana del popolo*, presieduta dall'egregio commendator Placidi, ha preso una lodevole iniziativa. Assecondando una degna proposta, e ispirandosi ad un lavoro dell'ing. Martorelli, che da tre anni studia il tema importante con grande competenza (1), ha deliberato d'inaugurare questo insegnamento speciale a Roma. Trattasi di cosa eminentemente utile e seria; e la Società delle Ferrovie Romane ha messo a disposizione della scuola alcuni competenti impiegati per l'insegnamento della telegrafia, della contabilità e dell'ordinamento amministrativo. L'industria delle ferrovie ha due grandi aspetti, l'amministrativo e il tecnico. L'uno e l'altro richiedono un personale istituito con abilità speciale ed atto a compiere gli ufficii suoi, anche i più modesti, con molta precisione. *La precisione nell'ordine:* ecco la qualità che contrassegna un buon esercizio ferroviario.

La *Lega romana* comincia ora la sua esperienza dalla parte meno difficile, e di ciò va lodata senza alcuna restrizione. Essa pensa ad istituire dei buoni agenti amministrativi, dei quali è grandissimo il bisogno. La ferrovia è un organismo amministrativo dei più delicati e dei più complicati, e non è facile a conoscerlo interamente ed esattamente. Si pensi agli impiegati del traffico, i quali devono applicare le tariffe: quante conoscenze varie, esatte, precise, nuove, che nessun'altra scuola dà, non si richieggono in loro!

(1) Abbiamo più volte parlato di questi studii dell'ing. Martorelli, ed auguriamo di vederli finalmente tradotti in atto, a vantaggio reale del servizio ferroviario.

(La Red.)

Però è bene intendersi chiaramente. La nuova istituzione compie la pratica, ma non può in alcuna guisa sostituirla. Essa non fornirà un capo-stazione bell'e pronto, ma dà modo ad un capo-stazione od a qualunque altro agente subalterno di associare nel felice connubio la teoria all'applicazione.

Alla nuova scuola non può mancare una larga clientela, che accorrerà da ogni parte d'Italia. Essa si propone di rilasciare dei certificati col mezzo di esami severi. Varranno a dirigere il giudizio nella scelta del personale ferroviario. Ed a tale uopo ci permettiamo di rivolgere una calda preghiera al Ministro dei lavori pubblici.

Egli può incitare, pregare le Società ferroviarie a farsi rappresentare da un loro delegato nel Consiglio amministrativo. Assisterebbe agli esami, e rafforzerebbe la persuasione in tutti della serietà dell'insegnamento e del valore delle attestazioni. I certificati avrebbero quasi un valore officiale per le Direzioni delle ferrovie.

L'on. Zanardelli, interessato a che si rafforzi questa coltura speciale, vorrà senza dubbio concedere il suo aiuto alla scuola, che con lieti auspicii sorge ora nella Capitale del Regno.

— La *Libertà* poi aggiunge che la Commissione direttiva di questa Scuola è composta del comm. Placidi, presidente della suddetta Lega, del comm. Luzzatti, prof. comm. Blaserna, Leopoldo Torlonia, comm. Martorelli e ing. Trevellini.

A cominciare pertanto dal 4 aprile p. v., sarà aperto un Corso serale trimestrale nella sede della Scuola tecnica in via del Biscione. Questo Corso sarà diviso in tre sezioni:

1ª Istruzione teorica e pratica della telegrafia speciale al servizio ferroviario. — Prof. sig. Tullio Tronti, capo dell'Ufficio dei telegrafi delle Ferrovie Romane a Roma, coadiuvato da assistenti per l'esercizio delle segnalazioni.

2ª Istruzione pratica nelle varie gestioni delle Stazioni ferroviarie, spiegazioni delle tariffe e degli orarii, esercizii pratici sulle tassazioni di ogni specie di trasporti, tanto in servizio interno, che in servizio cumulativo. — Prof. sig. Giovanni Cristini, capo dell'Ufficio arrivi alla Stazione di Roma.

3ª Esposizione sommaria dell'ordinamento generale dell'esercizio ferroviario e dei diversi rami di servizio, tanto dal lato amministrativo, che dal lato tecnico. — Esercizio pratico sulla carta geografica per la completa conoscenza della rete ferroviaria italiana e suoi collegamenti colla rete europea. — Prof. sig. cav. ing. Luigi Trevellini, già ingegnere alle Ferrovie Meridionali.

Ferrovie Romane. — Nella settimana decorsa fu trattata in Arezzo la causa contro Castelli Carlo capo-stazione, difeso dall'avv. prof. Sanminiatelli; Liberatori Francesco deviatore, difeso dall'avv. Severi; Benigni Giuseppe casellaio, difeso dall'avv. Maggi; Arcangioli Marco deviatore, difeso dall'avv. Pagliai, per il titolo di danneggiamento colposo di strada ferrata con lesioni personali leggiere, per avere colla loro negligenza, nell'adempimento dei doveri loro imposti dai regolamenti, cagionato nel 23 agosto 1876 lo scontro del treno diretto N. 6 con un vagone che trovavasi sul binario nei pressi della Stazione di Laterina, cagionando un pericolo alla vita dei passeggieri e delle lievissime lesioni al capo-treno Raffaello Catani, ed un danno all'Amministrazione delle Ferrovie Romane di circa L. 25,000.

Il fatto esisteva, e il difetto della necessaria diligenza parve abbastanza provato dalla mancanza delle necessarie cautele prescritte dai regolamenti.

Ciò non ostante, il Tribunale, riflettendo alla straordinarietà del caso ed al non essersi verificato alcun sinistro, ad eccezione del danno risentito all'Amministrazione per il guasto della macchina, condannava il Castelli a due mesi di carcere, il Liberatori e l'Arcangioli ad un mese della stessa pena, e mandava assoluto il Benigni.

Ferrovia Como-Chiasso — Leggesi nel *Corriere del Lario*, del 9 corrente:

Sono incominciati i lavori di tracciamento per il tronco di raccordo col lago della ferrovia Como-Chiasso, il quale

tronco, come già abbiamo detto, si staccherà a pochi passi dal casello che sorge sul cavalcavia di S. Teresa, e metterà capo alla diga.

Quanto prima incomincieranno le trattative coi possesori delle case e terreni, per dove dovrà passare il tronco; non riuscendo le trattative amichevoli, si procederà subito alla espropriazione forzata.

Ferrovia Milano-Erba — Continuano le pratiche tra il rappresentante della Società concessionaria della ferrovia Milano-Erba e la Prefettura per ottenere il decreto di espropriazione dei terreni e fabbricati cadenti sul tracciamento di quella linea. All'uopo la Prefettura ha richiesta la Società dei piani topografici dei tratti di terreni e case ed i nomi dei proprietarii da espropriarsi.

Ferrovia di Superga — La Giunta municipale di Torino, nell'adunanza del 7 corrente, ha deliberato quanto segue:

« Sulla domanda dell'ingegnere Agudio onde ottenere il concorso del Municipio nell'attuazione del suo progetto di ferrovia funicolare sul colle di Superga, adottando il parere della speciale Commissione per lo studio delle proposte di nuove ferovie, mandò proporre al Consiglio comunale di votare il concorso per L. 300,000 in Azioni della Società all'uopo costituenda, mediante garanzie in via tecnica ed in via amministrativa ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Riferiamo con riserva dal *Courrier d'Italie* di Roma:

Ci si assicura che si è stabilito un completo accordo tra il nostro Governo e quello di Berlino sulla questione del Gottardo. Si tratterebbe di sopprimere alcune delle linee svizzere progettate, le quali sono d'un ordine secondario e d'interesse solo cantonale.

In tal modo, il *deficit* della Compagnia, che si elevava ad un centinaio di milioni, si ridurrebbe a soli 25. Si starebbe trattando col Governo svizzero per trovare il modo di coprire ugualmente questo *deficit* che ancora rimane.

— Si scrive alla *Basler Nachrichten* che la Società di navigazione a vapore del Lago dei Quattro Cantoni ha trasmesso al Consiglio federale una dichiarazione, con la quale essa s'incaricherebbe del servizio dei battelli-trasporti.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 28.90 dal lato di Göschenen, e di m. 24 dal lato di Airolo; in totale m. 52.90, ed in media giornaliera m. 7.55.

Ferrovie delle Valli ticinesi. — Il movimento sui tronchi ferroviarii ticinesi nel passato mese di febbraio fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Numero delle persone trasportate 17,000 (1876: 21,880), introito fr. 17,880 (1876, fr. 19,309.50); merce trasportata tonn. 2320 (tonn. 2998), introito fr. 8100 (fr. 10,721.02): introito complessivo fr. 25,900 (fr. 30,030 52), ossia in media per chilometro fr. 631.71 (fr. 732.45).

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri): Numero delle persone trasportate 16,000 (1876: 20,108), introito fr. 11,400 (1876: fr. 12,588.40); merce trasportata tonn. 735 (tonn. 451), introito fr. 2000 (fr. 1243.45); introito complessivo fr. 13,400 (fr. 13,831.85), ossia in media per chilometro fr. 515.38 (fr. 531.99).

Ferrovie svizzere. — La ferrovia Besançon-Locle è in buona via di esecuzione, ed i lavori avanzano rapidamente. Quale ingegnere in capo della Compagnia fu nominato il sig. Krantz, Commissario generale dell'Esposizione universale di Parigi.

— Il 5 corr. si diede principio al collaudo preliminare della linea Glovelier-Porrentruy. Esso doveva occuparsi specialmente dell'escavazione del viadotto di St. Ursanne.

— Un telegramma da St. Ursanne, 9, reca:

Ancora un passo avanti nel progresso. Oggi inaugurazione del tronco ferroviario Porrentruy-Délemont. Malgrado neve a fiocchi, folla entusiastica su tutta la linea percorsa.

— Il 7 corr. ebbe luogo il collaudo della linea Losanna-Ouchy.

Essendo stati provati i freni il giorno innanzi, il collaudo si limitò ad una ispezione delle macchine idrauliche in moto rallentato, poi in rapida corsa, ed alla discesa a Ouchy e ritorno con un treno a velocità ordinaria, cioè 6 minuti per tutto il percorso.

Le Autorità, gl'ispettori ed ingegneri intervenuti si dichiararono soddisfatti del funzionamento delle macchine, e constatarono con piacere che codesto modo di trazione presenta una completa sicurezza.

Dicesi che per ora vi sarà un esercizio provvisorio per le due Stazioni estreme con carrozze di 2ª classe; alla fine del mese ve ne saranno pure di 1ª classe. Nel mese di aprile poi si apriranno anche le Stazioni intermedie.

— Un telegramma da Berna annuncia che nella votazione popolare, che ebbe luogo l'11 corr. nel Cantone di Berna per la ratifica della compera della ferrovia Berna-Lucerna, risultò questa accettata da 45,774 voti contro 34,093.

Ferrovie francesi. — La Commissione parlamentare delle ferrovie, di cui abbiamo parlato nei precedenti numeri, udito di nuovo il Ministro dei lavori pubblici, ha preso a discutere un emendamento presentato dal sig. Allain-Targé, il quale verrebbe sostituito al testo della risoluzione proposta nella relazione del signor Richard Waddington.

Secondo questo emendamento, modificato dalla Commissione medesima nella seduta del 10 corr., la Camera dei deputati inviterebbe il Ministro a presentare un progetto di legge sulle seguenti basi:

1° Applicazione al riscatto delle linee, che cessassero di essere esercitate dai loro primi concessionarii, delle disposizioni della legge del 23 marzo 1874 (cioè riscatto al prezzo reale, fissato dalle stime di periti, deduzione fatta delle sovvenzioni primieramente accordate dallo Stato).

2° Concentrazione di tutte le linee d'una stessa regione sotto l'amministrazione della Compagnia che ha ottenuto la concessione della rete principale; in guisa che non possa stabilirsi, a spese dello Stato, una concorrenza rovinosa pel pubblico Tesoro, per gli esercenti, e ben presto per le stesse popolazioni, tra linee sovvenzionate dallo Stato.

3° Revisione dei Capitolati d'oneri, in modo da assicurare allo Stato l'esercizio permanente della sua autorità sulle tariffe e sul traffico, e lo stabilimento di regolamenti che offrano agli interessati i mezzi di far pervenire ufficialmente all'Amministrazione i loro reclami.

4° Diritto assoluto dello Stato d'imporre alla Compagnia concessionaria, alle condizioni delle Convenzioni del 1859, 1863 e 1868, la costruzione e l'esercizio delle nuove linee, che saranno riconoscinte necessarie e che si raccordano direttamente colla sua rete.

5° Nel caso in cui la Compagnia d'Orléans si rifiutasse di trattare sulle basi che vengono qui indicate, costituzione, sulle stesse basi, d'una o più reti regionali per assicurare la costruzione e l'esercizio delle linee comprese nel progetto di Convenzioae, e di quelle che la completano.

Questo emendamento verrà presentato e discusso alla Camera, dopo che il ministro Christophle avrà esaurite le nuove trattative avviate colle Compagnie di cui trattasi.

— Dopo ciò, il *Journal des travaux publ.* annuncia che la Camera dei deputati, nella seduta dell'8 corr. (ignorasi ancora dietro quale mozione) ha nominato una Commissione di 22 membri per istudiare e proporre:

1° Le basi sulle quali potrà essere stabilito l'assetto della rete delle ferrovie d'interesse generale;

2° Le vie ed i mezzi più propri ad assicurarne la pronta esecuzione;

3° Le modificazioni da introdurre nel Capitolato d'oneri,

e specialmente le semplificazioni ed i miglioramenti possibili nel regime delle tariffe;

4° I miglioramenti da introdurre nelle vie di navigazione.

I deputati eletti a far parte della Commissione, cioè 2 per ciascun Ufficio della Camera, sono i signori: La Caze, Tassin, Cochery, Raymond Bastid, Densy, Danelle-Bernardin, Lebaudy, Allain-Targé, Wilson, Boysset, Albert Grévy, Jenty, Noirot, Papon, Henri Germain, Delacour, Richard Waddington, Dethou, Savary, Fourot. L'11° Ufficio non aveva ancora nominato i suoi due Commissarii.

— Ecco il testo della proposta presentata al Senato, come annunciammo, dai signori Ernesto Picard, Eugenio Gouin ed Emilio Labiche, per la nomina d'un Consiglio superiore delle ferrovie:

« *Art.* 1. È istituito, presso i Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura e commercio, un Consiglio composto di 25 membri:

« Cinque membri del Senato, designati da una Commissione nominata dal Senato ne' suoi Ufficii;

« Cinque membri della Camera dei deputati, designati egualmente dalla Camera;

« Gli altri 15 membri sono nominati per decreto del Presidente della Repubblica, sopra proposta dei Ministri dei lavori pubblici, delle finanze e del commercio.

« I Direttori generali saranno ammessi di diritto nel Consiglio con voto consultivo.

« La durata delle funzioni del Consiglio è annuale; i suoi membri possono essere rieletti o rinominati.

« *Art.* 2. Il Consiglio tiene quattro sessioni annuali, di cui esso fissa l'epoca; è convocato di diritto, sulla domanda di tre de' suoi membri; esso elegge il suo presidente.

« *Art.* 3. Il Consiglio sceglie, così nel suo seno, come al di fuori, dei Commissarii; ma in quest'ultimo caso, con l'approvazione del Ministro. Questi Commissarii sono incaricati di studiare le questioni che si riferiscono:

« 1° Alla direzione delle linee di ferrovia progettate;

« 2° All'applicazione delle tariffe;

« 3° A tutte le quistioni relative alla costruzione ed all'esercizio delle ferrovie, ed ai rapporti delle varie Compagnie tra loro.

« *Art.* 4. Il Consiglio superiore riceve, per l'intermezzo dei Ministri competenti, comunicazione dei pareri e delle decisioni emananti dalle diverse Commissioni chiamate a deliberare sulle questioni ferroviarie nei rispettivi loro dipartimenti.

« Esso li esamina, e li fa seguire, secondo il caso, da un parere motivato. Esso può anche pronunciarsi, per mezzo di parere o di proposta, di cui ha l'iniziativa, su tutte le materie indicate nell'art. 3.°

« I suoi processi verbali non saranno pubblicati, ma verranno comunicati ai membri delle due Camere ».

Disastro ferroviario in Francia. — La *Gazette des Tribunaux* ha pubblicato i seguenti particolari sul disastro testè avvenuto sulla ferrovia dell'Est:

Il treno viaggiatori n. 37, partito da Parigi il 7 corr. alle 7.50 pom., ebbe uno scontro alla Stazione di Gagny (Senna-Marna) col treno di merci n. 70, che, in seguito ad uno sbaglio di manovra, era fermo sulla via di ricambio.

L'urto fu così violento, che 14 vagoni andarono in frantumi. Si ebbero a deplorare 23 vittime: 3 morirono un'ora dopo, 12 rimasero orribilmente mutilati, ed 8 ebbero delle contusioni meno gravi.

Si telegrafò a Parigi per soccorsi, e durante la notte tutte le vittime furono trasportate alla Stazione dell'Est.

Si impiegarono non meno di 5 ore per isbarazzare intieramente il binario principale sul luogo del disastro, dove i pezzi delle vetture e delle macchine impedivano la circolazione.

Venne aperta un'inchiesta giudiziaria onde conoscere la vera causa del disastro.

Ferrovie austriache — A compimento della notizia recataci dal telegrafo ed annunziata nel precedente numero, togliamo dai giornali austriaci il seguente estratto della seduta del 2 corrente della Camera dei deputati in Vienna:

È all'ordine del giorno il rapporto del Comitato ferroviario sul progetto governativo, a parziale modificazione delle Convenzioni stipulate colla Società della Südbahn.

Apertasi la discussione generale, Menger si pronunzia contro la proposta, perchè, attesa la separazione della rete ferroviaria del Sud, egli ritiene che il nuovo contratto rechi pregiudizio agli interessi austriaci.

L'oratore fa la seguente proposta: « La Camera voglia restituire al Comitato la proposta governativa, perchè la assoggetti a nuovo esame, tenendosi presenti i seguenti principii: 1° il trattato di Basilea, coll'atto addizionale e col compromesso di Parigi, e così pure il convegno colla Società della Südbahn, spettano alla competenza del Parlamento per l'approvazione; 2° il convegno colla Südbahn dev'essere vincolato alla condizione, che ne risulti pienamente garantito il pagamento del residuario prezzo di vendita della rete austriaca e della lombardo-veneta; 3° è da ventilarsi attentamente la questione del credito ferroviario austriaco, e stabilire con certezza se la Società austriaca della Südbahn sia da per sè sola in grado di corrispondere agli impegni che aggravano le linee italiane; 4° è da esaminare se la Società sia in grado, col rinnovato contratto, di corrispondere puntualmente le imposte ».

Il relatore Herbst ribatte in un lungo discorso, più volte interrotto da applausi, gli argomenti del preopinante, e pone in rilievo come appunto il non ratificare il nuovo contratto, che da ogni parte si dimostra pienamente equo, sarebbe il mezzo più opportuno di atterrare il credito ferroviario austriaco.

Alla votazione, la proposta Menger è respinta, e la Camera delibera di passare alla discussione articolata.

I relativi articoli vengono quindi accettati senza discussione; e la Camera accoglie in seconda, e quindi tosto anche in terza lettura, il progetto di legge nella forma datagli dal Comitato.

— Nella seduta del 6 corr., alla Camera dei deputati si portò in discussione il rapporto del Comitato ferroviario sulla proposta Roser e consorti, concernente l'emanazione di una legge di polizia ferroviaria.

Roser raccomandò l'accettazione del progetto, e propose la seguente risoluzione: « Il Governo imperiale è invitato a sollecitare la presentazione di una legge sull'esercizio delle ferrovie, promessa nella 210ª seduta della Camera dei deputati ».

Essendo dubbio il risultato della votazione, si passò alla votazione uominale, il cui risultato fu di 107 voti negativi e 93 affermativi; laonde sul progetto di legge proposto da Roser la Camera passò all'ordine del giorno, accettando però la sua risoluzione.

Una discussione piuttosto viva si sviluppò, in seguito al rapporto del Comitato ferroviario, sulla proposta Steudel per l'incameramento della cauzione della Ferrovia centrale Moravo-Slesiana. Kronawetter censurò acerbamente il procedere dei concessionarii di questa ferrovia e della Union-Bank. Weeber gli rispose diffusamente; ed alla votazione, venne accolta la proposta del Comitato di passare all'ordine del giorno.

— Il Comitato ferroviario, nella seduta del 3 corr., alla quale assistettero il Ministro del commercio de Clumecky e il consigliere di sezione Wittek, proseguì la discussione sul progetto di legge presentato dal Sottocomitato, che si riferisce alle ferrovie garantite, ed al § 4 che suona: « Il Governo è autorizzato ad assumere in parte o cedere ad altri l'assunzione dell'esercizio di quelle ferrovie garantite, le quali pel corso di 5 anni consecutivi abbiano adoperato per conto proprio più della metà dell'annuo netto ricavo garantito. Cessa questo diritto del Governo, quando l'Impresa abbia restituito la metà almeno dell'importo di cui fosse debitrice ». — Dopo lunga ed animata discussione, il Comitato accolse la proposta del dep. Dumba, di ritornare al Sotto-comitato il § 4, perchè lo riformi, in vista del danno che ne verrebbe al commercio e all'industria, qualora l'esercizio di una ferrovia potesse essere accordato ad un'altra Impresa ferroviaria.

— Il 6 corrente Comitato ferroviario, proseguì la discussione sulle ferrovie garantite; ed avendo il relatore

del Sottocomitato dr. Russ, nel suo rapporto sul § 4 della legge, messa in rilievo la differenza esistente fra l'esercizio da parte dello Stato e l'esercizio che lo Stato assume in seguito al sequestro, dopo lunga discussione il § fu accolto nella forma proposta dal Sottocomitato, ommettendosi cioè le parole « o cedere ad altri l'esercizio », e precisamente pel motivo che le cause del sequestro non possono certo durare sì a lungo, quanto lo esigerebbe un contratto per l'esercizio, che lo Stato conchiudesse con altra Impresa; e riformando il secondo capoverso del § nel senso, che « il Governo cessa dal suo diritto di esercizio, quando l'Impresa per tre anni consecutivi non abbia usato per conto proprio della metà del garantito netto ricavo ».

Trattandosi poi del § 5 per l'acquisto delle ferrovie garantite, il relatore Russ propose di accettare il § nella sua totalità, coll'aggiunta proposta dal dep. Tomaszuc, che, assumendosi il debito totale di priorità, il pagamento del rimanente prezzo d'acquisto venga assicurato mediante Obbligazioni ferroviarie.

Dopo lunga ed animata discussione, la proposta fu accolta con 24 contro 3 voti, riservandosi ad una prossima seduta la discussione sulla questione dell'esercizio, da parte dello Stato, delle ferrovie di sua proprietà.

— Nella seduta del 6 corr., il Comitato del bilancio prese a discutere il rapporto del dep. dr. Schaup sui crediti suppletorii, relativi alle spese per l'esercizio delle ferrovie dello Stato nell'anno 1876 e per le spese straordinarie dell'anno 1877. Il relatore proponeva l'accettazione di tre risoluzioni, del segnente tenore: 1° Il Governo è invitato a disporre per tutte le linee ferroviarie dello Stato degli organi di sorveglianza, allo scopo di controllarne l'esercizio, estendendo la loro sfera d'azione, a giudizio del Ministro del commercio, a singole od a più ferrovie unite in gruppi, oppure a tutte le linee dello Stato; 2° Il Governo è invitato a comprendere nel bilancio per l'anno 1878 e successivi il preventivo per l'esercizio delle ferrovie dello Stato, evitando possibilmente i crediti suppletorii, ed a motivare dettagliatamente ed estesamente questo fabbisogno, al pari di quelli per le altre partite del bilancio; 3° Il Governo è invitato a curare gl'interessi finanziarii dello Stato nella conchiusione o rinnovazione di contratti per l'esercizio di ferrovie dello Stato, ed a disporre in modo opportuno tutte le facilitazioni possibili, atte a procurare un risparmio nell'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Dopo lunga ed animata discussione, alla quale presero parte anche il Ministro del commercio e il relatore, il Comitato accolse la prima risoluzione proposta, rimandando alla prossima seduta la discussione delle altre due.

— Nella seduta del 7, il suddetto Comitato proseguì la discussione, interrotta il giorno innanzi, sulle ferrovie dello Stato; e il Ministro del commercio diede sull'esercizio delle medesime parecchie dilucidazioni, in seguito alle quali si deliberò di modificare alcuni punti del rapporto; ma si accolse la risoluzione, colla quale il Governo è invitato a comprendere nel bilancio generale il preventivo per l'esercizio delle ferrovie dello Stato, nonchè ad evitare possibilmente i crediti suppletorii. — Un'animata discussione s'impegnò sulla domanda del Governo della somma di 200,000 fiorini per completare il fondo di manipolazione della ferrovia del Dniester. Il relatore propose di accordare 150,000 fior.; ma, dopo che parecchi oratori ebbero parlato pro e contro la proposta, avendo il Ministro del commercio fatto conoscere l'assoluta necessità della somma richiesta, che a suo tempo verrebbe restituita allo Stato, la domanda del Comitato venne accolta.

Pel fabbisogno totale fu approvata la somma di 350,000 fior. Pel coprimento si accolsero le proposte del referente, vale a dire di approvare pel 1876: per la ferrovia Rakonitz-Protivin 305,000 fior., del Dniester 182,000, Tarnow-Lelukow 99,000, istriana 38,000, della riva danub. 404,000. Fu indi accolta la proposta del relatore di assegnare pel 1877 alla ferrovia istriana 140,000 fior., a quella della riva danubiana 25,000; e, sopra proposta del dep. Herbst, 360,000 alla ferrovia Rakonitz-Protivin, 200,000 alla ferrovia del Dniester, e 300,000 alla Tarnow-Lelukow.

La terza risoluzione, proposta dal relotore nel suo rapporto, fu pure accolta senza variazione.

Ferrovie tedesche. — Dai giornali della Germania rilevasi che la nomina di Maybach, capacità distintissima in cose ferroviarie, a sotto-segretario di Stato nel Ministero del commercio prussiano, mentre sinora copriva la carica di presidente della Sezione delle strade ferrate dell'Impero, viene considerata come un grande avvenimento per l'ulteriore sviluppo della politica ferroviaria germanica. Quando si trattò alla Dieta prussiana di cedere allo Stato le ferrovie del regno, fu detto che, ove non riescisse di formare un forte complesso delle ferrovie dell'Impero, la Prussia avrebbe potuto seguire un'altra via e consacrarsi a sviluppare ed ampliare la sua propria rete. Vista la persistente riserva degli Stati confederati, la Prussia intenderebbe ora mettersi risolutamente su questa seconda via e fruire, per mezzo di un sistema ferroviario compatto, di quegli stessi benefizii, dei quali godono da molto tempo la Sassonia, la Baviera ed il Würtemberg.

— Secondo la *Veser Zeitung*, il Bundsrath avrebbe determinato di sottoporre ad un arbitrato, composto di rappresentanti dei Governi di Sassonia e di Prussia, la divergenza sorta fra quei due Stati nella quistione di diritto innalzata a proposito delle strade ferrate sassoni-prussiane.

Notizie Diverse

R. Museo industriale italiano. — Il 9 corrente, il comm. Codazza, con una lettera affettuosa e commovente, prese commiato dal personale del R. Museo industriale in Torino, del quale per oltre 8 anni fu il direttore.

Egli, annunziando che abbandona il Museo per passare ad un riposo reclamato da imperiose circostanze di salute, assicura che serberà di tutto il personale grato ricordo per il resto della sua vita; e fa voti che il Mnseo, dotato di più larghi ed opportuni ordinamenti, e sovvenuto di maggior copia di mezzi, possa acquistare quell'importanza, quel lustro e quella vitalità, che erano nella mente del suo illustre fondatore.

Le funzioni di direttore sono affidate provvisoriamente al cav. Elia, professore anziano, fino a che non sia stato provvisto in modo definitivo col nuovo ordinamento, la cui effettuazione crediamo imminente. —

Gli onorevoli Spantigati, Massa e Favale, quali rappresentanti della Provincia e del Comune di Torino, hanno tenuto, lo stesso giorno 9, in Roma una conferenza col ministro Majorana Calatabiano per prendere notizia e dare il loro parere sulle modificazioni, di lieve importanza, introdotte dal Ministro nel primo progetto di Regolamento organico del Museo industriale italiano. Sappiamo che essi hanno accolto favorevolmente tutte le modificazioni, e quindi il Regolamento anzidetto potrà essere, al più presto, sanzionato dal Re. Il nuovo ordinamento del Museo industriale di Torino fu lungamente discusso da uomini competentissimi. Lo Stato contribuirà con L. 130,000 nelle spese di annuo mantenimento del Museo, la Provincia e il Comune di Torino con L. 35,000 rispettivamente. Il contributo di questi due ultimi Corpi sarà specialmente destinato all'acquisto di oggetti per le collezioni.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 4 febbraio p. p. (*Gazz. Uff.* del 27 detto mese), la Società cooperativa per costruzione e vendita ai propri soci di case private, sedente in Sampierdarena, col titolo di *Società per la costruzione di case per i meno agiati*, colla durata di anni 30 decorrendi dal 5 dicembre 1875 e col capitale costituito da 200 azioni nominative, pagabili in annue lire 78 pegli azionisti ordinarii ed in annue lire 300 pegli azionisti divenuti proprietarii di case sociali sino al totale pagamento della casa acquistata, è autorizzata ad emettere altre 150 azioni pagabili come le 200 originarie.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvato il nuovo statuto della *Cassa di risparmio di Cagliari*, votato dalla Società il 18 maggio e 20 dicembre 1876.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 28) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente nel Comune di Rionero in Vulture (provincia di Basilicata), col titolo di *Società cooperativa del Vulture*, *Banca di soccorso ed incoraggiamento alle arti*, *all'industria*, *all'agricoltura ed al commercio;* portandolo da 30,000 a 60,000 lire, mediante emissione di 500 azioni nuove da L 60 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 14 detto mese (*Gazz. Uff.* del 5 corr.), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Sondrio, col titolo di *Banca mutua popolare della provincia di Sondrio*, e colla durata di 50 anni decorrendi dall'8 aprile 1871; portando il detto capitale da 300,000 a 600,000 lire, mediante emissione di 6000 azioni da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 22 detto mese (*Gazz. Uff.* del 9), la Società per le operazioni di credito popolare e di risparmio stabilita in Lonigo (provincia di Vicenza), col titolo di *Banca popolare di Lonigo*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 1° gennaio 1877, e col capitale nominale di L. 150,000, diviso in 5000 azioni da L. 30 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 10), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Firenze, col titolo di *Società per l'industria del ferro*, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 22 ottobre 1872; portando il detto capitale da 6 a 3 milioni di lire, mercè la limitazione da L. 500 a 250 del valore delle 12,000 azioni sociali; con opportune modificazioni agli statuti.

Pesatore automatico pel macinato. — Il Ministero delle finanze ha pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* un avviso, con cui dichiara che, essendo stato aggiudicato al sig. Amedeo Von Ernst il premio di L. 50,000 stabilito dall'avviso 14 maggio 1876, rimane definitivamente chiuso il concorso per nuovi congegni meccanici adatti a segnare il peso, e subordinatamente il volume, non che la specie dei cereali, all'atto della macinazione, da sostituirsi al contatore dei giri nell'applicazione della tassa sul macinato.

Ciò si porta a pubblica notizia per norma degli interessati, avvertendo che gli inventori o proprietarii dei congegni presentati al concorso potranno ritirarli, facendone richiesta al presidente del Comitato permanente per la costruzione e l'applicazione dei pesatori, presso il Ministero delle finanze in Roma.

— Il *Diritto* poi annuncia che il Ministero delle finanze ha dato ordine che siano costrutti 25 pesatori, sistema Ernst, i quali verranno applicati ad alcuni molini in Toscana per esperimento.

Società degl'ingegneri e degl'industriali di Torino. — Nella seduta del 9 corrente, la Società ebbe ad occuparsi principalmente della questione professionale, stante il prossimo Congresso d'ingegneri e architetti, che dev'essere convocato a Roma. Dopo aver udita la lettura della Relazione della Commissione, e dopo ponderata discussione, approvava essa ad unanimità di voti un ordine del giorno, con cui la Società riconosce l'utilità dei Congressi degl' ingegneri per trattare le questioni professionali, ma si dichiara contraria all'istituzione dei così detti Collegi e Consigli di disciplina.

Presiedeva il vice-presidente della Società, comm. Berruti.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 1° corr. annunciava che S. M., sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, con decreti del 18 gennaio scorso, ha fatto le seguenti nomine e promozioni nell'Ordine della Corona d'Italia:

A *Commendatore*: Mari cav. Filippo, ingegnere-capo del servizio del movimento e traffico della Società delle Ferrovie Romane;

Belluomo cav. Carlo, ispettore di 1ª classe nel Corpo Reale del Genio civile.

Ad *Uffiziale*: Ratti cav. Gaetano, ispettore centrale delegato nella Società delle Ferrovie dell'Alta Italia.

A *Cavaliere*: Roberti ing. Giovacchino, ispettore di sezione del servizio del mantenimento della Società delle Ferrovie Romane;

Brialdi ing. Achille, id. id.;

Downie Tommaso, ispettore di trazione delle Ferrovie Romane;

Tartara ing. Ettore, ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico municipale di Vercelli;

Alberti Costantino, ing. di 1ª classe nel Corpo Reale del Genio civile;

Gozzani Fausto, ingegnere direttore della ferrovia Settimo-Rivarolo;

Marone cav. Giovacchino, ingegnere-capo di 1ª classe nel Corpo Reale del Genio civile;

Becchi cav. Gio. Domenico, id. di 2ª classe id.;

Lamberti Francesco, ingegnere di 1ª classe id.;

Santini Bernardo, id. id.;

Tosi Giovanni, ingegnere.

— Siamo in grado di aggiungere che anche l'ingegnere Negretti, ispettore all'Economato delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne nominato *Cavaliere* del suddetto Ordine della Corona d'Italia.

— Sappiamo infine che, sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici, S. M. ha pure nominato Cavaliere della Corona d'Italia il sig. Gustavo Hartmann, direttore tecnico in capo della grande Officina di macchine in Chemnitz.

Inviando il regio diploma colle relative insegne al conte di Dienheim S. Brochocki, ingegnere a Firenze, mandatario generale della Società anonima delle dette Officine, il Ministro le accompagnò con una lettera assai lusinghiera, dicendo che con ciò volle dimostrare al sig. Hartmann la sua considerazione per i segnalati servigi di lui nelle industrie meccaniche, avendo egli eseguito importanti lavori anche per ordine del Governo e delle Ferrovie italiane.

Promozioni — Sappiamo che l'onorevole Ministro dei lavori pubblici ha promosso dalla seconda alla prima classe gli ispettori del Genio civile commendatori Pareto e Biglia.

Vendite di beni dell'Asse ecclesiastico. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il prospetto dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico:

Nel mese di febbraio 1877 furono messi all'asta 411 lotti al prezzo di L. 844,630.51 ed aggiudicati per L. 995,220.83.

Nel mese precedente ne erano stati messi all'asta 316 al prezzo di L. 755,000.16 ed aggiudicati per L. 1,169,123.06.

Nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto il 1876, i lotti furono 119,525: il prezzo d'asta L. 401,359,261.41; il prezzo d'aggiudicazione L. 516,204,632.21.

Quindi, dal 26 ottobre 1867 a tutto febbraio 1877, si ha un totale di 120,252 lotti, che, messi all'asta al prezzo di L. 402,958,892.08, furono aggiudicati per L. 518,368,976.10.

Casse di risparmio postali. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di gennaio 1877.

Nel mese di gennaio furono autorizzati 43 nuovi Ufficii ad operare come succursali della Cassa centrale, i quali, sommati con 1,981 già autorizzati nell'anno 1876, fanno un totale di 2,032 Ufficii.

Nel mese di gennaio ebbero luogo 22,321 depositi e 3,998 rimborsi: in tutto 26,319 operazioni.

Nel mese di gennaio furono emessi 11,706 libretti, e ne furono estinti 742; quindi ne rimasero 10,964 in corso.

I depositi salirono, nel detto mese, a L. 822,852.63; i rimborsi a L. 267,030.77. Il residuo credito dei depositanti ammonta quindi a L. 555,821.86.

Nell'anno 1876, i depositi avevano dato L. 3,709,357.04; i rimborsi L. 1,266,458.59. Ed era perciò rimasto un residuo credito dei depositanti di L. 2,442,898.45, le quali,

sommate colle L. 555,821.86 del residuo credito dei depositanti nel gennaio 1877, fanno un residuo credito di lire 2,968,720.31.

Esposizione di Parigi pel 1878. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 25 febbraio p. p., con cui è sancita e promulgata la legge approvata dal Parlamento, mediante la quale, per provvedere alle spese richieste dal concorso dell'Italia all'Esposizione universale, che sarà tenuta a Parigi nell'anno 1878, è approvata la spesa di L. 700,000.

Tale spesa sarà iscritta per L. 100,000 nel bilancio passivo del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'anno 1877, al capitolo 43-*bis* della parte straordinaria; e per L. 600,000, al capitolo corrispondente del medesimo bilancio per l'anno 1878.

Congresso postale. — Dietro mozione del Governo francese, è stata fatta la proposta agli Stati dell'Unione postale, dal Consiglio federale svizzero, che il prossimo Congresso postale non abbia ad essere convocato durante l'anno 1877, come è fissato nell'art. 18 della Convenzione di Berna del 9 ottobre 1874, ma solamente nella primavera del 1878 all'epoca dell'apertura dell'Esposizione generale in Parigi.

Questa proposta fu accettata da tutti i paesi che fanno parte dell'Unione postale universale, ed i rispettivi Governi ne hanno ricevuto comunicazione, da poco tempo, dal Consiglio federale svizzero.

Prodotti telegrafici. — La Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato lo specchio dei prodotti telegrafici del 1876. Eccone il sunto:

L'entrata nel 1876 è stata di L. 8,636,772.52. Nel 1875 era stata di L. 7,377,601.01. Si ebbe pertanto un aumento nel 1876 di L. 259,171.51.

L'entrata preveduta nel bilancio definitivo del 1876 era di L. 8,635,800. L'entrata effettiva (che fu, come abbiamo detto, di L. 8,636,772.52) l'ha dunque superata di L. 972.52.

L'entrata *utile* dell'Erario nell'anno 1876 è stata di lire 7,859,349.74. La corrispondente entrata nel 1885 fu di lire 7,605,867.02; locchè significa che nel 1876 si ebbe un aumento di L. 253,482.72.

Ecco ora il movimento della corrispondenza telegrafica negli Uffici governativi nel 1876, in confronto con quello del 1875:

Il totale dei telegrammi spediti nel 1886 fu di 4,795,791 che così si distribuiscono:

Privati 4,482,622; governativi 195,758; di servizio 117,411.

Il totale dei telegrammi spediti nel 1875 era stato di 4,646,053. Differenza in più nel 1876: 149,738.

I telegrammi ricevuti nel 1876 ascesero a 5,610,373, mentre nel 1875 non erano stati che 5,423,356, e per conseguenza si ebbe nel 1876 un aumento di 187,017.

Sommando la cifra dei telegrammi spediti con quella dei telegrammi ricevuti, si ha il totale del lavoro locale che fu di 16,406,164 nel 1876 e di 10,069,409 nel 1875. Si ebbe dunque nel 1876 un aumento di 336,755.

Aggiungendo i telegrammi transitati e i telegrammi ripetuti, troviamo un lavoro totale di 20,912,968 nel 1876 e di 20,086,944 nel 1875. L'aumento nel 1876 è stato di 826,024.

Uffici telegrafici. — Il 4 corrente, in Cetraro (provincia di Cosenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — Dal 1° corr. le tasse per parola pei telegrammi diretti all'America del Nord sono ridotte:

a) di L. 1.25 per le destinazioni di Newfoundland (Terranova) e St. Pierre Miquelon;

b) di L. 2.80 per le destinazioni di Illinois, Indiana, Kentucky, Michigan, Ohio, Virginia (Ovest) e Milwauckee nel territorio di Wisconsin;

c) di L. 2.50 per New-York, Canadà e per tutte le altre destinazioni.

Telegrafi sottomarini. — Essendo ristabilito il cavo sottomarino fra Singapore e Batavia (isola di Giava), i telegrammi per le isole di Giava, Sumatra, Australia e Nuova Zelanda riprendono il loro normale istradamento.

È pure ristabilito il cavo sottomarino fra Hong Kong e Saïgon (Cocincina).

I fari del Giappone. — Siccome nei trattati conclusi al Giappone dalle potenze europee venne stipulato che i porti aperti agli europei debbano essere muniti di fari e degli altri mezzi di illuminazione necessari alla sicurezza della navigazione, il governo giapponese, scrive l'*Engineering*, fece già costruire 36 fari, fra i quali ve ne sono 10 di primo ordine, 4 di secondo, 4 di terzo, 7 di quarto, 3 di quinto ed uno di sesto, nonchè due fari montati sopra torri di legno e ferro, e due battelli-fari, ai quali si debbono aggiungere tre segnali e 13 gavitelli.

Una delle maggiori difficoltà che incontrarono gl'ingegneri nella costruzione di quei fari fu la frequenza dei terremoti. La pietra più generalmente adoperata fu il granito, ma di quei 36 fari, 8 furono costrutti in mattoni, 11 in legno e 4 in ferro. I materiali di questi ultimi furono trasportati dall'Inghilterra.

Il faro di Mikomoto o di Rock-Island fu eretto sopra una roccia alta 30 metri, distante 6 metri dalla spiaggia, ed esposta, non ostante la sua altezza a violenti colpi di mare.

Un altro faro, quello di Yeboshima, trovasi sulla vetta di una roccia distante 10 miglia dalla spiaggia, e la sua altezza è di 36 metri. Finalmente un terzo faro, quello di Satanamisaki, sorge in cima ad una roccia distante 270 metri dalla riva.

L'amministrazione centrale dei fari è a Yokohama, e consta di uffici beni ordinati e di magazzini ben provveduti di tutto il materiale occorrente.

Il numero degli europei addetti all'amministrazione dei fari è di 25, fra i quali trovansi 15 guardiani dei fari stessi. Un centinaio di guardiani giapponesi sono attualmente esercitati al servizio dei fari, sotto la direzione di istruttori inglesi.

Il petrolio della Pensilvania. — Negli Stati Uniti si è costituita una Società per trasportare il petrolio che si raccoglie in tanta quantità nello Stato di Pensilvania. Fino ad ora il petrolio lo si trasportava dalle sorgenti alle città marittime dell'Oceano Atlantico, ma da ora in poi, a quanto si dice, si stabillranno dei tubi che condurranno il liquido dalle sorgenti fino al mare, vale a dire sopra un'estensione territoriale di 300 miglia circa.

Le sorgenti di petrolio, in Pensilvania, producono quotidianamente 30,000 botti di liquido, che le ferrovie trasportano, ma esigendo un prezzo eccessivo.

La prova che si può benissimo trasportare il petrolio a grandi distanze mediante un ben combinato sistema di tubi sotterranei, lo si ha, scrive la *Gazzetta di Augusta*, nel fatto stesso che oltre 250 miglia di tubi furono già messi al posto. Baltimora è la prima città in cui siasi inaugurato questo sistema di trasporto. Il petrolio liquido è condotto nei tubi sotto una pressione di 900 libbre (inglesi o americane) per police quadrato; di 15 miglia in 15 miglia sono disposte delle pompe, di una forza di 100 cavalli, che aspirano il liquido e lo spingono più lontano.

Appena esce dai condotti, il petrolio viene raccolto in alcuni vasi serbatoi che comunicano con gli stabilimenti nei quali il liquido è purificato e raffinato.

Tutto il sistema d'incanalamento con le sue varie diramazioni costerà, secondo il calcolo preventivo che ne fu fatto, un milione e mezzo di dollari, o 7 milioni e mezzo di franchi.

Se l'esperienza riesce, come pare non vi sia dubbio, lo stesso sistema di incanalamento andrà dalle sorgenti petroleifere a Filadelfia, a Nuova York ed in altre grandi piazze commerciali.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — **FERROVIE DELL'ALTA ITALIA** — 10ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 5 *all'*11 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441	3344	97	»
	3433	»	»	»
Viaggiatori	632,806.40	664,400.20	»	31,593.80
Merci a grande velocità . .	182,490.50	180,194.45	2,296.05	»
Merci a piccola velocità . .	810,115.75	730,255.30	79,860.45	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,625,412.65	1,574,849.95	50,562.70	»
Navigazione sui laghi . . .	16,049.85	10,980.70	5,069.15	»
Totale della settimana. .	1,641,462.50	1,585,830.65	55,631.85	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio all'*11 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	5,976,295.65	5,730,193.10	246,102.55	»
Merci a grande velocità . .	1,834,696.55	1,692,177.95	142,518.60	»
Merci a piccola velocità . .	7,728,851.33	7,265,548.10	463,303.23	»
Totale dei prodotti ferroviari	15,539,843.53	14,687,919.15	851,924.38	»
Navigazione sui laghi . . .	128,148.20	98,481.65	29,666.55	»
Totali	15,667,991.73	14,786,400.80	881,590.93	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 10ª settimana . . .	472.37	470.95	+ 1.42	+ 0.30
Prodotti totali . . .	4526.61	4392.32	+134.29	+ 3.06

Strade Ferrate Meridionali

7ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	471,930.41	326,37
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	395,930.10	273.81
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 76,000.31	+ 52.56
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	2,994,618.52	2,070.97
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	2,320,035.49	1,604.45
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 674,583.03	+ 466.52

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	137,834.74	127.39
Settimana corrisp. nel 1876.	960.—	123,945.04	129.11
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+122 —	+ 13,889.70	— 1.72
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	940,682.00	869.39
Introiti corrisp. nel 1876 .	942.33	755,831.34	802.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+139 67	+ 184,850.66	+ 67.30

Strade Ferrate Romane

2ª Settimana — *Dall'*8 *al* 14 *gennaio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	400,785.75	13,012.77
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	393,345.53	12,460.56 (a)
Differenza in più . . .	—	7,440.22	552.21
Differenza in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 detto 1877 .	1,646	794,295.53	12,581.02
Periodo corr. 1876	1,646	780,394.60	12,360.72
Aumento	—	13,900.93	220.30
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal 1° al 31 gennaio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,070	9,539.92
Bagagli	270	140.99
Merci a grande velocità	1,250	784.05
Merci a piccola velocità	1,560	9,061.83
Introiti diversi	»	100.34
Totale L.	12,150	19,627.13

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella **scorsa settimana, in seguito alle persistenti** voci di trattative in corso riguardo all'esercizio delle ferrovie, le Azioni della Società delle Meridionali si sostennero costantemente sul 344 al 345; le Obbligazioni relative fermissime sul 235 al 236.25; i Boni iuvariati a 565.75.

Le Sarde, quelle della serie A, oscillarono tra il 234.25 al 234.50; le altre, della serie B, tra il 230.75 al 231.50.

Le Pontebbane s'aggirarono sul 370 — Le Vittorio Emanuele a Torino si negoziarono a 255 e 256; ed a Roma, cosa insolita, si fece qualche affare in *preferenze* Sarde a 132, e nelle Azioni comuni della Società delle Romane a 74 e 74.50.

La Borsa di Parigi negoziò le Azioni della Società delle Romane da 73 a 75; le Obbligazioni relative da 243 a 255 — Le Lombarde da 172 a 170; le Obbligazioni relative a 235 circa. — Le Vittorio Emanuele a 238 e 240.

CONVOCAZIONI

Banca di Firenze — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 21 corrente in Firenze, per udire la relazione sullo stato degli affari, per la presentazione del bilancio col rapporto dei sindaci, per la nomina di consiglieri e sindaci, e per comunicazioni diverse.

L'Eridania - Società italiana d'assicurazioni generali mutue — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 22 corrente in Torino (via S. Teresa, 7), per deliberare sugli oggetti posti all'ordine del giorno già pubblicato.

Cartiera di Arsiero — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Venezia (S. Benedetto, palazzo Martinengo), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio sociale al 31 dicembre 1876, e la relazione dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio, per trasporto della sede sociale a Milano, e per la nomina di consiglieri e revisori.

Società edificatrice italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Firenze (via Anguillara, 19), per la presentazione del bilancio 1876, colla relazione dei censori e del Consiglio di amministrazione, per le deliberazioni statutarie, e per la nomina di consiglieri supplenti e 3 censori.

Società anonima della Strada ferrata da Alessandria ad Acqui — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Firenze (via Bufalini, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per l'approvazione del resoconto 1876.

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente in Bergamo (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio sull'esercizio 1876, ed il rapporto dei revisori sul bilancio del detto anno, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1877.

Società generale delle Torbiere italiane — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1876, per l'approvazione del bilancio del detto anno, e per la nomina di amministratori.

Società anonima della Strada ferrata da Torreberetti al Gravellone presso Pavia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per l'approvazione del resoconto 1876.

Società mineraria Franco-Romana — Gli azionisti sono convocati pel 31 corrente in Parigi, sede sociale (Chaussée d'Antin, 58), per deliberare sulla situazione e sui conti dell'esercizio.

Banca di Mondovì — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 31 corrente in Mondovì Breo (sede sociale), per la presentazione del resoconto 1876, per la relazione del Consiglio d'amministrazione, e per la nomina di 3 consiglieri e 3 censori.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banca Bergamasca — Dal 1° aprile p. v. si pagherà agli azionisti il *cupone* relativo al 2° semestre 1876 in ragione di L. 3.75 per azione. I pagamenti si faranno a Bergamo, alla sede sociale, ed a Milano presso la Banca generale.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto del servizio del pubblico inaffiamento, nonchè della manutenzione di strade in collina, diviso in due lotti: il 1° suddiviso in due parti, per l'annuo importo di L. 40,000 per la 1ª parte, e di L. 50,000 per la 2ª parte; e per l'annuo importo di L. 3000 pel 2° lotto. Le dette imprese avranno principio col 1° maggio 1877 e termine col 31 dicembre 1883. Deposito pel 1° lotto L. 4000, e pel 2° L. 500 in denaro o rendita D. P. Capitolati e condizioni diverse visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale del Sempione, compreso fra la Stazione della ferrovia di Arona e la spalla destra del ponte sul Toce alla Masone, della lunghezza di m. 45,851, sul dato di L. 30,219.96, così ridotte in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 1125 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco di strada nazionale, fra la milliaria 61 ed il ponte S. Marco, della lunghezza di m. 17,789, per il presunto importo di L. 16,540. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito d'asta L. 1500; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'acquedotto destinato a condurre l'acqua dalla sorgente di Canal Magro alla Città ed alla Stazione ferroviaria, per il presunto importo di L. 125,000. Deposito d'asta L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 22 detto mese, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'arginatura del 3° comprensorio del Po, dal bastione di Campagna alla 3ª linea di fortificazione di fronte alla Stazione ferroviaria di Piacenza, per il presunto importo di L. 60,585. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 2000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per le fortificazioni di Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di una batteria a barbetta sulla punta dei Cappuccini, presso Spezia, sul dato di L. 142,591.20, così ridotte in seguito al ribasso ottenuto nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale compreso fra Camigliati ed il torrente Cecita, della lunghezza di m. 10,937.81, sul dato di L. 117,953.62, così ridotte in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina in Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di una Barca-Porto in ferro e relativi accessorii per un bacino di raddobbo nell'Arsenale marittimo di Venezia, per il presunto complessivo importo L. 162,000. Deposito L. 16,200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per la costruzione di una cavallerizza di 3° ordine nella piazza di Casale, per l'importo presunto di L. 45,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada nazionale modenese nel luogo detto *La Pianaccia*, per il presunto importo di L. 55,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito d'asta L. 5000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 5° tratto della strada provinciale da Aquila ad Ascoli, compreso fra l'abitato di Accumoli ed il confine presso Tufo, della lunghezza di m. 6380.45, sul dato di L. 205,997.81, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 16,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte ad archi laterizii sul Magra, nella località detta Spuntoni di Veriolo presso Villafranca, per il presunto importo di L. 229,202.15. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito d'asta L. 20,000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 23,000 idem o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della generale sistemazione degli argini consorziali di Zerbo ed Uniti, a sinistra di Po, della lunghezza complessiva di m. 5951.30, per la presunta somma di L. 112,229. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e completamento di banca all'argine sinistro di Po, nel tratto fra il confine provinciale Mantova-Rovigo e lo stante divisorio tra le località Ritiro Arginone e Ritiro Moriconda, in Comune di Melara, per la presunta somma di lire 116,813. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Deposito d'asta L. 7000; cauzione definitiva L. 20,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione dell'Istituto anatomico-fisiologico nell'ex-monastero di S. Antonio di Padova alla Quattro Fontane in Roma, sul dato di L. 254,043.08, ribassate del 13 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal confine di Nuoro nella regione Prontu al villaggio di Orgosolo, della lunghezza di m. 12,516, per il presunto importo di L. 130,000. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito d'asta L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma deliberata, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto del pulimento ed espurgo del R. Canale di Sarno pegli anni 1877-78-79 e per lavori di manutenzione del medesimo, per l'annuo importo triennale di L. 42,000. Deposito L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'argine sinistro di Po, dalla strada provinciale Romana al confine dell'arginatura destra del Mincio presso la Barna, della lunghezza di m. 6722, per la presunta somma di L. 117,228. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione dal tronco della strada nazionale detta dell'Umbria, compreso fra metri 3,059 dopo la Porta Castello di Aquila ed il confine della provincia presso Rieti, della lunghezza di m. 53,639, sul dato di annue L. 16,623.70, così ridotte in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 29 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di complemento del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra il Quadrivio della Spina Santa ed il Casamento Borsellini, della lunghezza di m. 4841.97, per la presunta somma di L. 165,820. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito d'asta L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma deliberata.

— Il 30 corrente, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto delle opere di adattamento del quartiere del Rubatto, per il presunto importo di L. 22,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'Amministrazione ha l'onore di convocare i signori azionisti in Assemblea generale ordinaria per il giorno 14 del prossimo mese di aprile, all'ora una pomeridiana, negli Uffizi della Società in Roma, via dei Due Macelli, numeri 78 e 79.

Tutti i signori azionisti, possessori almeno di trenta azioni, i quali ne avranno fatto il deposito dieci giorni prima di quello fissato per la riunione dell'assemblea, avranno diritto d'assistervi.

Conseguentemente quei signori azionisti che vorranno intervenire all' assemblea dovranno aver depositato le loro azioni non più tardi delle ore 3 pomeridiane del giorno 4 del futuro mese di aprile presso i seguenti Stabilimenti:

In *Roma,* presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Firenze,* id. id.
» *Torino,* id. id.
» *Genova,* id. id.
» *Napoli,* presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» *Palermo,* id. id.
» *Milano,* id. id.
» *Venezia,* id. id.
» *Bologna,* id. id.
» *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.ª, Rue Chateaudun, 58;
» *Londra,* presso i signori Stern Brothers;
» *Francoforte s/M,* presso i signori Jacob S. H. Stern;
» *Berlino,* presso il signor Robert Warschauer e C.ª;
» *Ginevra,* presso il signor Bonna e C.ª

Ordine del Giorno:

1° Relazione del Consiglio.

2° Presentazione del bilancio per l'esercizio 1876, ai termini dell' articolo 45 dello statuto sociale e relative deliberazioni.

3° Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, ai termini dell'articolo 26 dello statuto stesso.

Roma, 7 marzo 1877.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio d'Amministrazione della Società anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 31 marzo corrente, alle ore 10 antimeridiane, in una delle sale degli Uffizi centrali della Società, situati in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la 17ª serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° luglio 1877, e ciò a mente degli articoli 22 dello Statuto sociale e num. 39 del Regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 6 marzo 1877.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

A senso di deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione ed a termine dell'art. 10 degli Statuti, si prevengono i signori Azionisti della Società Italiana per il Gaz, che l'Assemblea generale ordinaria è convocata pel giorno 24 marzo corrente, all'ora una pomeridiana, negli Uffizi della Società suddetta in Torino, Piazza S. Carlo, num. 5, palazzo dell'Accademia Filarmonica.

Ordine del giorno:

1° Nomina del Presidente provvisorio.
2° Nomina del Presidente definitivo, di due Scrutatori e di un Segretario.
3° Relazione del Consiglio d'Amministrazione.
4° Relazione del Comitato di Revisione.
5° Votazione in ordine al bilancio 1876.
6° Elezione di un Amministratore.
N.B. A termine dell'art. 15 degli Statuti, l'Amministratore uscente d'ufficio è sempre rieleggibile.
7° Elezione di tre Sindaci per l'esame dei conti e bilanci dell'esercizio 1877.

N.B. Il deposito delle azioni, prescritto dall'art. 9 degli Statuti, onde ottenere il biglietto d'ingresso alla sala dell'adunanza, dovrà essere effettuato presso la Cassa della Società non più tardi delle ore 4 pom. del giorno 23 corrente.

Torino, 3 marzo 1877.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria e straordinaria pel giorno 26 marzo corr. ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino.

Ordine del giorno dell'Assemblea ordinaria.

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1876.
2° Relazione dei Censori.
3. Votazione in ordine al Bilancio 1876.
4° Instanza d'un azionista a termine dell'articolo 37 dello statuto.
5° Nomina di sette Amministratori e di tre Censori.

Ordine del giorno dell'Assemblea straordinaria.

1° Proposta di riduzione di Capitale Sociale impiegando in tale riduzione le Azioni delle Bonifiche Ferraresi da distribuirsi agli Azionisti.

A norma dell'art. 23 dello Statuto sociale hanno diritto d'intervenire all'Assemblea gli Azionisti che 10 giorni prima di quello fissato per l'Adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino via Lagrange, 7.

A senso dell'art. 35 per deliberare validamente sulla proposta all'ordine del giorno dell'Assemblea stroordinaria è necessario che intervengano all'Adunanza almeno 30 Azionisti che rappresentino 2[5 del Capitale sociale.

Torino, il 8 marzo 1877.

Il Direttore L. PETRINO.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLE

STRADE FERRATE ROMANE

Convocazione di adunanza generale straordinaria.

Il sottoscritto porta a notizia dei signori azionisti che il Consiglio d'amministrazione della Società nella sua seduta del dì 8 corrente ha preso la seguente deliberazione:

Il Consiglio

Vista la propria deliberazione del 15 gennaio scorso, con la quale giudicando giunto il momento opportuno di cercare il miglioramento delle condizioni fatte agli azionisti ordinari e privilegiati, con la partecipazione all'esercizio della rete riscattata, in base ai voti delle assemblee generali del 18 settembre 1873 e 25 giugno 1875, nominava all'uopo una Commissione composta dei consiglieri Tommasini, Koenigswarter e D'Amico;

Vista la proposta della detta Commissione presentata nei termini seguenti:

« La Commissione per rendere possibile la partecipazione degli azionisti non garantiti alla nuova « combinazione di esercizio, ha dovuto preoccuparsi delle questioni eventuali che potrebbero sor- « gere nella ripartizione della rendita ceduta dal Governo pel riscatto, questioni che inceppando « questo capitale renderebbero impossibile lo scopo, ed ha come solo mezzo pratico proposto:

« 1° D'invitare tutti gli azionisti non garantiti a presentare i loro titoli agli uffici sociali, nei « termini, modi e forme che saranno stabiliti dal Consiglio d'amministrazione, per essere annotati « della loro accettazione alla presente proposta.

« 2° Fermo stante il riparto di L. 7.50 di rendita alle azioni ordinarie e di L. 10 di rendita « alle azioni trentennarie e privilegiate, già antiche Centrali Toscane, di erogare la somma de- « rivante da tutti i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877, della rendita spet- « tante alle azioni ordinarie per la Convenzione 17 novembre 1873, a benefizio delle azioni tren- « tennarie ed antiche centrali Toscane, a saldo e stralcio di ogni loro pretesa.

« 3° Il reparto dell'ammontare del detto beneficio viene stabilito nella proporzione di 3/4 per « ogni azione trentennaria, di 1/4 per ogni azione privilegiata (già Centrale Toscana), e perciò « presentandosi i titoli nella proporzione di 196,140 ordinarie, 21,115 trentennarie e 16,800 Cen- « trali Toscane, spetterà alle trentennarie circa L. 190 ed alle seconde circa L. 63, salvo la quota « proporzionale delle spese di liquidazione.

« 4° L'accettazione della transazione suddetta implica il consenso a partecipare, colla rendita « proveniente dal riscatto, a quella nuova Società di esercizio che potrà essere convenuta dal- « l'Amministrazione sociale col Governo o col gruppo finanziario che la costituisse.

« Il Consiglio provvederà a quanto occorre per portare ad atto la presente deliberazione ».

Sulla proposta del consigliere Lattis, visto l'articolo 8° della Convenzione 17 novembre 1873,

Delibera

Di sottoporre la proposta suddetta ad una assemblea generale degli Azionisti da convocarsi il 26 marzo prossimo venturo.

Quindi in coerenza della suddetta deliberazione gli Azionisti della Società sono convocati in generale adunanza pel dì 26 marzo prossimo venturo, a mezzogiorno, presso la sede sociale in Firenze, all'oggetto di deliberare intorno alla proposta riportata di sopra.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza generale.

Firenze, 16 febbraio 1877.

Il Direttore generale
G. DE MARTINO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 21 Marzo 1877 N.° 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE
pei Servizii postali e commerciali marittimi

Mentre gli Uffici della Camera dei deputati stanno esaminando il progetto di legge relativo alla Convenzione pei servizii postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-Cina, presentato nella tornata del 5 febbraio scorso dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze (e non sarà quindi molto lontana la discussione parlamentare di tale progetto), crediamo opportuno di darne esatto ragguaglio ai nostri lettori, trattandosi di un importante interesse nazionale.

Anzitutto ci pare indispensabile riferire alcune parti della elaborata Relazione ministeriale che lo accompagna. Essa incomincia così:

SIGNORI! — La nostra navigazione postale, sorta col formarsi della patria unità, di cui fu uno dei primi e più vivi bisogni, per le relazioni marittime fra le varie parti dello Stato, dovette svolgersi a seconda delle mutate condizioni interne, mano mano che da un lato l'unità stessa avvicinavasi al suo compimento, e dall'altro estendevasi la rete ferroviaria; per le relazioni internazionali poi essa intese a fecondare i commerci italiani, affine di concorrere al risorgimento economico, che noi dobbiamo con ogni sforzo aiutare, memori delle tradizioni del nostro glorioso passato e consci dei vantaggi dell'estesissima zona delle nostre costiere.

Tre furono, infatti, le epoche nelle quali finora ebbe a svolgersi l'opera della navigazione medesima: la prima nel 1862, e può dirsi quella del cominciamento dei servizii marittimi italiani; la seconda nell'anno 1872, e segnò una riforma ed un incremento nelle comunicazioni già esistenti; la terza in fine, ed è la presente, mira ad un riordinamento pressochè generale.

Per dimostrarvi come tale svolgimento siasi attuato, compatibilmente co' mezzi finanziarii del paese, vi rammenteremo, o signori, che le prime Convenzioni, stipulate dal Governo nel 1861, ebbero lo scopo esclusivo di collegare postalmente e commercialmente i diversi porti italiani già allora facienti parte del Regno, e soprattutto quelli delle nostre maggiori isole, al continente.

Di fatto, colle leggi del 13 e 16 aprile 1862, vennero affidati alle Società Rubattino, Florio e Peirano i servizii di collegamento del continente alle isole di Sicilia e di Sardegna, prolungandoli fino a Malta ed a Tunisi, nonchè quelli di cabotaggio attorno alla penisola, per annodare i paesi ancora privi di comunicazioni ferroviarie.

Però, quasi contemporaneamente fu altresì sentito il bisogno di una navigazione fra l'Adriatico e l'Egitto, precorrendo col pensiero allo stabilimento della linea postale destinata, per condizione geografica, al più celere trasporto della Valigia anglo-indiana; e da ciò ebbe origine la Convenzione colla Società Adriatico-Orientale, approvata per legge dell'agosto 1862, mediante la quale furono stabiliti quattro viaggi al mese da Ancona ad Alessandria con approdo a Corfù.

Questa navigazione internazionale subì varie modificazioni, la prima delle quali ebbe origine dal prolungamento della ferrovia da Ancona a Brindisi, che divenne così il punto di partenza per il più celere allacciamento coll'Egitto.

Successivamente, compiuta la ferrovia a sistema Fell sul Moncenisio, che prestavasi ad agevolare il transito di una Valigia supplementare dall'Inghilterra alle Indie, furono, colla legge del 23 agosto 1868, aumentati i viaggi da 48 a 52 all'anno, allo scopo di rendere le partenze settimanali in relazione con quelle da Londra.

Finalmente, ricuperata la Venezia, fu importantissimo il prolungare da Brindisi a quel porto la navigazione in discorso, per favorire i commerci veneti e quelli di oltre Alpi verso gli scali indiani; al che fu provveduto colla Convenzione del marzo 1869.

Le vicende della guerra franco-germanica, le quali costrinsero l'Inghilterra a valersi, poco dopo, della via del Brennero per la spedizione delle sue valigie all'Indo-Cina, concorsero a compiere il fatto già da lungo tempo vagheggiato ed atteso, del transito lungo l'Italia della così detta Valigia delle Indie; in guisa che, compiuto felicemente il traforo del Fréjus, e cessate le calamità della guerra, furono presi gli accordi definitivi, mercè i quali, fino dal 1° gennaio 1872, l'Italia divenne la grande via delle comunicazioni dell'Europa coll'estremo Oriente per la lunga arteria da Modane a Brindisi.

In quel torno di tempo compievasi l'altro grandioso avvenimento del taglio dell'Istmo di Suez, per cui fu ridotta a meno della metà la nostra distanza dalle Indie, e, in generale, sommamente abbreviata la via dal continente europeo ai vasti emporii del commercio indiano; onde il Governo fu tratto ad agevolare le relazioni del Mediterraneo verso l'Egitto, già iniziate spontaneamente fino dal 1868 dalla Casa Rubattino. Ciò ebbe luogo mercè la Convenzione dell'11 giugno 1869; la quale, ugualmente che l'altra pel prolungamento da Brindisi a Venezia della linea adriatica, fu approvata per unica legge del 2 giugno 1871.

Tale era lo stato della navigazione italiana, affidata pei servizii interni alle tre Società Rubattino, Florio e Peirano, e per un doppio servizio settimanale verso l'Egitto da Venezia e da Genova rispettivamente, alle due Società Adriatico-Orientale e Rubattino, allorchè il Governo, in presenza delle nuove strade ferrate alpine e del preindicato importantissimo sbocco al mar Rosso, stimando giunto il momento di avvisare ad un più ampio sviluppo delle nostre relazioni marittime, ne affidò la cura ad una Commissione speciale, nominata per Regio Decreto del 6 aprile 1870, « col mandato di esporre i mezzi atti a favorire l'incre-« mento della marina mercantile a vapore ed a coordinarne « i servizii » (1).

Le conclusioni formulate dalla predetta Commissione possono così riassumersi:

1° Stabilimento di comunicazioni giornaliere fra il continente e le isole principali del Regno;

2° Attuazione di una linea diretta per le Indie;

3° Istituzione di un servizio di navigazione fra l'Italia, la Grecia e la Turchia;

4° Istituzione di una linea diretta all'America del Nord.

Noi non vi ripeteremo le ragioni, per le quali la Commissione adottò coteste risoluzioni, e riputò dover dare ai servizii di navigazione la preferenza nell'ordine suespresso; avvegnacchè vi sarebbe agevole trovarle compendiate nella Relazione presentata alla Camera dei deputati nella tornata del 23 aprile 1872, Relazione colla quale sottoponevasi all'esame e alle deliberazioni del Parlamento la proposta di legge, che fu poi sancita il 2 luglio dell'anno stesso.

Siffatta proposta comprendeva cinque Convenzioni, di cui giova qui rammentare per lo meno la intitolazione, nello scopo di avere presenti le variazioni introdotte nella navigazione italiana in quell'anno, che, come dicemmo, segna la sua seconda epoca.

Queste Convenzioni sono le seguenti:

a) Convenzione addizionale colla Società R. Rubattino e Compagni per modificazione del servizio fra il continente, l'isola di Sardegna e l'arcipelago toscano;

b) Convenzione addizionale colla Società I. e V. Florio e Compagni per modificazioni al servizio postale fra il continente e l'isola di Sicilia, ed intorno alle coste dell'isola stessa;

c) Convenzione addizionale colla Società R. Rubattino e Compagni per il prolungamento alle Indie della navigazione fra i porti del Mediterraneo e l'Egitto;

d) Convenzione per le rescissione dei contratti postali colla Compagnia Adriatico-Orientale, e per sostituire a quest'ultima nel servizio da Brindisi ad Ancona e Venezia la Compagnia peninsulare ed orientale;

e) Convenzione colla *Trinacria* per un servizio di navigazione da Venezia e da Messina a Costantinopoli.

A bene intendere come allora siasi creduto opportuno di applicare parzialmente, colle preindicate Convenzioni, i voti suespressi dalla Commissione del 1870, giova avvertire che due impedimenti frapponevansi al compiuto accoglimento dei voti stessi: cioè il vincolo dei contratti vigenti, che scadevano in parte coll'aprile 1877 ed in parte col febbraio 1878 e col marzo 1879, ed i limiti finanziarii entro i quali dovevano contenersi gli oneri del bilancio per questo titolo.

Colle due prime Convenzioni furono, invero, migliorate le comunicazioni colle isole di Sardegna e di Sicilia, aumentandone i viaggi, senza però renderli giornalieri, siccome era stato proposto; colla terza, s'invertì uno dei quattro viaggi dal Mediterraneo all' Egitto in una corsa diretta mensile per Bombay lungo il canale di Suez; colla quarta il Governo si svincolò dall'obbligo colla Società Adriatico-Orientale, cui era attribuita una sovvenzione annua di lire 1,347,840, sostituendole, mercè il minore corrispettivo di mezzo milione all'anno, la Compagnia inglese peninsulare ed orientale, Compagnia obbligata già dal Governo britannico a percorrere gli stessi mari pel trasporto della valigia indiana da Brindisi; coll'ultima, finalmente, si attivò una navigazione col Levante, richiesta oramai vivamente dalle condizioni politiche, postali e commerciali d'Italia.

Nel presentare al Parlamento questo complesso di proposte, il Governo del Re diceva di fare un passo, non però definitivo, verso l'assetto normale della navigazione italiana, che dichiarava nella sua Relazione dover essere la principale leva del risorgimento economico del paese, mentre poi conchiudeva col rimandare all'epoca della scadenza delle Convenzioni interne il completo riordinamento di tutta la nostra navigazione postale e commerciale.

Ed eccoci giunti al termine in cui possiamo in gran parte ricuperare la libertà di azione; stralciare dai servizi marittimi quelli che, per il progresso delle ferrovie, non rivestono più il carattere di necessità; coordinare ai nuovi bisogni del tempo e alle mutate condizioni politiche dello Stato le comunicazioni insulari; espandere l'avviamento dei

(1) Tale Commissione, presieduta dal ministro Castagnola, componevasi degli onorevoli: senatore Bixio, prof. Boccardo, deputato D'Amico, deputato De-Luca, prof. Luzzatti, deputato Maurogònato, deputato Maldini, ing. Orlando, deputato marchese Ricci, prof. Virgilio, A. Scibona, Direttore generale delle poste (Barbavara), Direttore generale della marina (Tesei), Direttore generale della statistica (Maestri), Ispettore delle miniere (Giordano), segretario cav. Ellena.

commerci verso le regioni che promettono larghezza di scambi; e finalmente comporre, per quanto è possibile, a maggior forza ed unità tutto il sistema della nostra navigazione interna ed internazionale.......

Dopo alcuni dati statistici sul movimento generale del commercio fra i diversi scali del Regno per mezzo della navigazione sussidiata, la cui vita risale a circa 15 anni; e dopo altri dati relativi allo sviluppo dei servizii internazionali in seguito alle Convenzioni del 1871, la Relazione ci presenta in un quadro generale lo stato attuale dei servizii marittimi, distinguendoli per Società e per linee, indicandone le percorrenze, i prezzi unitarii per lega, la spesa annuale complessiva, e finalmente le epoche di scadenza dei singoli contratti.

A questo quadro generale, che noi non possiamo riprodurre per mancanza di spazio, tengono dietro le seguenti osservazioni:

Esaminando da prima le epoche di scadenza delle presenti Convenzioni, voi scorgerete che quelle dei servizii interni sono assai prossime, e dovevansi verificare propriamente nell'aprile di quest'anno, mentre più lontane in diversa misura sono quelle pei servizii internazionali.

Appoggiata a questo fatto, la passata Amministrazione intendeva provvedere al riordinamento dei soli servizii interni, sui quali è dato conseguire una ragguardevole economia: avuto riguardo alla possibilità più volte dimostrata di sopprimere in massima parte i viaggi ora affidati alla Società Peirano, i quali servono esclusivamente al cabotaggio fra Genova ed Ancona, toccando Livorno, Civitavecchia, Napoli, gli scali delle Calabrie e quelli dell'Adriatico.

E, per vero, tali servizii, ordinati per impellenti necessità all'epoca delle prime stipulazioni, nello scopo di collegare le varie provincie litoranee del nuovo Regno, tornano inutili ora che le reti ferroviarie si sono distese lungo le coste principali della penisola, fatta eccezione di quella tirrena fra Napoli e Reggio, cui è spediente provvedere, traendo profitto dalle linee di congiungimento fra Napoli e Messina.

Per siffatte considerazioni, i nostri antecessori nominarono, con Decreto del 14 dicembre 1875, apposita Commissione (1), allo scopo di esprimere il proprio parere « sull'ordinamento che convenisse dare ai servizii di navigazione postale e commerciale alla scadenza delle Convenzioni approvate per le leggi del 13 e 16 aprile 1862 ».

Il mandato così circoscritto era inoltre limitato da una maniera di programma, in cui si esprimeva la mente del Governo: di comporre i nuovi servizii per due gruppi distinti, relativi alle isole di Sicilia e di Sardegna; di provvedere alle esigenze della costa tirrena delle Calabrie; di prolungare opportunamente le linee a Malta ed a Tunisi; di eliminare in fine dai nuovi contratti l'onere del rimborso sul prezzo del carbone eccedente un certo limite, conseguendo in complesso l'economia pari alla sovvenzione annua, che ora si corrisponde alla Società Peirano, di lire 1,937,208.

Tale Commissione compì il proprio mandato, e ci presentò il risultamento dei suoi studii, quando appunto venne a mutarsi il Ministero.

(1) Deputato Di Rudinì, *presidente*, deputato Murgia, comm. Randaccio, comm. Ellena, e comm. Capecelatro, *relatore*.

Noi non potevamo dimenticare di quale importanza sia per l'avvenire economico e commerciale d'Italia l'argomento della navigazione, e principalmente quanto vivo fosse il bisogno di migliorare le nostre relazioni coi ricchi e lontani emporii del commercio, aprendo nuove vie allo scambio dei prodotti; noi non potevamo dimenticare il voto in più occasioni ed ardentemente manifestato dal paese, di attendere a siffatta opera, allorchè le scadenti Convenzioni dei servizii interni ci offrissero il mezzo di invertire le economie, che dal nuovo loro ordinamento sarebbero risultate, all'estensione delle linee di lungo corso, voto che formò la conclusione delle proposte indirizzate al Parlamento, quando gli vennero presentate le cinque Convenzioni marittime approvate colla legge del 2 luglio 1872; noi non potevamo infine sottrarci alla urgenza richiesta dalle condizioni disastrose, alle quali dovette soggiacere una nuova e grande Compagnia di navigazione (la *Trinacria*), surta in Sicilia da privata iniziativa, e che, inaugurando il servizio del Levante, aveva dato vita, ancor giovane, ad una corrente di movimento commerciale, promettitrice di larghi vantaggi alla Nazione.

Guidati da siffatti criterii, uno dei primi atti della nostra amministrazione fu quello di raccogliere a consulta persone, che hanno mostrato di aver conoscenza delle difficoltà dell'argomento, e che erano sollecite dei grandi destini a cui è chiamata l'Italia nautica, invitandole a costituirsi in Giunta ministeriale per proporre i provvedimenti atti ad assicurare, senza crescere i già gravi impegni dell'Erario, le comunicazioni postali fra le varie parti del territorio nazionale, ed a stabilire sicure linee di navigazione cogli scali levantini, coll'estremo Oriente e coi paesi ove nascono e fioriscono spontanee le colonie italiane oltre l'Atlantico.

La Commissione instituita con Decreto 17 aprile 1876 (1), dopo molte adunanze e discussioni, esaminate le relazioni delle Sotto-Commissioni, alle quali era stato rispettivamente affidato il lavoro dei servizii interni ed internazionali, prese ad esame le varie petizioni e proposte pervenute da rappresentanze di Municipii e di Corpi morali interessati, presentò il sunto dei suoi studii e dei suoi voti in una Relazione, che abbraccia tutta la tela del vasto ed arduo tema.

Noi ci siamo data ragione di questo accurato lavoro, compiacendoci del risultamento ottenuto, che largamente corrisponde alle viste del Governo; e quindi, tenute a guida le proposte fatte, siamo stati in grado di concretare il disegno generale di riordinamento dei nostri servizii marittimi, e di stipulare la relativa Convenzione, che oggi sottoponiamo al vostro esame ed alle sagge vostre deliberazioni.

Affinchè poi possiate meglio valutare le ragioni che trassero il Governo alle conclusioni in cui venne, riputiamo utile ed opportuno di allegare alla presente la Relazione in discorso, nonchè quella della precedente Commissione, a cui in gran parte la nuova fece riferimento per quanto si attiene ai servizii interni.

Tuttavia non bisogna dimenticare che, se il problema posto dai nostri antecessori era vincolato alla condizione

(1) Deputato Correnti, *presidente*, senatore Barbavara, senatore Cacace, senatore Ricci, deputato Crispi, deputato La Porta, deputato De Amezaga, deputato Parpaglia, deputato Maldini, deputato Camperio, deputato Marazio, cav. Festa, regio console, ing. Marsini, cav. Salivetto, *segretario*.

di conseguire notevole economia sulla spesa attuale, noi pure non potemmo sottrarci alla ragione finanziaria, che dettar deve sì imperiose norme al Governo, dimenticando le quali è facile essere trascinati assai lungi in argomento di così vasta estensione, pel quale molte nazioni sostengono rilevantissime spese.

Egli è perciò che noi ci imponemmo di non uscire dai limiti della spesa di circa 8 milioni, che agguaglia all'incirca quella che al presente trovasi, a tale titolo, a carico del bilancio; ond'è che la Commissione, di fronte all'incognita dei prezzi in base ai quali avrebbero potuto aggiudicarsi i nuovi servizii, dovette procedere, dopo la designazione delle linee meritevoli, a suo avviso, di sussidio, ad una specie di graduazione, sulla quale fondò un computo finanziario attinto a fonti indirette ed approssimative. E perchè al Governo non difettassero il tempo ed i mezzi per condurre a lodevole fine l'intero programma, la Commissione stessa propose, e noi accettammo, la continuazione dei servizii oggi affidati alle Società Rubattino e Florio fino al 1° luglio prossimo venturo, per attuare a quell'epoca tutta la ricomposta navigazione.

Riassumendo ora le proposte della Commissione, le troviamo determinate e disposte nell'ordine seguente:

1° Servizii interni;

2° Linee del Levante;

3° Navigazione coll'Egitto e coll'India;

4° Navigazione da Genova a Singapore;

5° Linea dell'America del Sud.

Di fronte a tali proposte, noi, appunto per la ragione predetta di rimanere nel limite degli 8 milioni di spesa, ci siamo trovati, nell'addivenire alla concreta e definitiva scelta delle linee, nell'assoluta necessità di non poter attenerci del tutto alle proposte stesse, e di dovere, come la Commissione aveva eventualmente indicato, diffalcare l'ultima delle linee testè enunciate, alla quale era attribuito dalla Commissione un presunto annuo sussidio di L. 500 mila.

Questa necessità collimava, del resto, con altre considerazioni, per le quali la Commissione Reale dell'anno 1870 giudicò « la navigazione coll'America del Sud sufficiente- « mente alimentata dal libero commercio dei privati na- « vigatori »; e la stessa Commissione nostra stimò bensì meritevole di sussidio una tale linea, ora gratuitamente esercitata dalla Società Lavarello, ma imponendo tuttavia speciali condizioni, intese a non pregiudicare gli interessi e lo sviluppo delle varie Compagnie italiane, che ora ne ritraggono prodotti largamente rimuneratori.....

Dopo ciò, la Relazione entra ad esporre partitamente il nuovo ordinamento dato ai servizii, i patti più notevoli che li riguardano, la spesa per ciascuno di essi assunta dallo Stato, e la forma data all'unica Convenzione, colla quale si è voluto abbracciare tutta la nostra navigazione sussidiata, fatta eccezione di quella da Venezia all'Egitto, affidata alla Peninsulare fino al marzo del venturo anno.

Non potendo per ora occuparci di tutti questi particolari, che ci trarrebbero troppo in lungo, ci restringiamo a riferire il testo di tale Convenzione, sulla quale appunto dovrà aggirarsi la prossima discussione parlamentare:

Convenzione per la concessione dei servizii postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China coi signori Raffaele Rubattino e Ignazio Florio.

Il Ministro dei lavori pubblici e quello delle finanze, a nome dello Stato;

Il commendatore Raffaele Rubattino, contraente a nome proprio e della Compagnia da lui rappresentata R. Rubattino e C.; ed il commendatore Ignazio Florio, tanto a nome proprio che della Compagnia da lui rappresentata I. e Vincenzo Florio e Compagni;

Hanno convenuto e stipulato quanto segue:

Art. 1. I signori Rubattino e Florio si obbligano di eseguire i servizii di navigazione a vapore qui appresso indicati, ai termini ed alle condizioni contemplate nei rispettivi quaderni d'oneri annessi alla presente, di cui formano parte integrante:

A) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra il continente e l'isola di Sardegna, con diramazioni a Palermo, a Tunisi ed a Marsiglia, e fra il continente e l'arcipelago toscano;

B) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra il continente e l'isola di Sicilia, con diramazioni a Malta ed a Tunisi;

C) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra l'Italia e gli Scali levantini e del mar Nero;

D) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra Genova, l'Egitto e le Indie;

E) Servizio di navigazione a vapore postale e commerciale fra Genova, Singapore e Batavia.

Art. 2. I servizii, di cui alle lettere *A*, *D* ed *E*, saranno esercitati dal commendatore Rubattino, in nome proprio e della Società da esso rappresentata; quelli, di cui alla lettera *B*, saranno esercitati dal commendatore Florio, in nome proprio e della Società da esso rappresentata; quelli infine, di cui alla lettera *C*, dal commendatore Florio, in nome proprio, con la facoltà di riunirli agli altri servizii della sua Società.

Art. 3. Per l'esecuzione dei servizii contemplati all'articolo primo, il Governo corrisponderà ai contraenti, nei limiti determinati dai rispettivi quaderni d'oneri, le seguenti sovvenzioni:

Lire diciotto (lire 18) per lega marina percorsa in ogni viaggio di andata e di ritorno, alle linee di cui alla lettera *A*;

Lire diciannove (lire 19) per lega, come sopra, alle linee di cui alla lettera *B*, fatta eccezione per la seconda corsa fra Messina e Malta, designata nel quaderno d'oneri sotto la lettera *E*, per la quale sarà corrisposto il sussidio di lire *dodici* (lire 12) per lega;

Lire ventuna (lire 21) per lega, come sopra, alle linee di cui alla lettera *C*;

Lire diciassettemila seicentosedici (lire 17,616) pel servizio con barca a vela fra Trapani e Pantelleria;

Lire un milione trecento ottantamila (lire 1,380,000) all'anno complessivamente pei servizi di cui alla lettera *D*, cioè: *un milione ed ottantamila* (lire 1,080,000) pei viaggi a Bombay, compresa ogni spesa pel passaggio del canale di Suez, e *trecentomila* (lire 300,000) pei viaggi ad Alessandria di Egitto;

Lire trentadue (lire 32) per lega, come sopra, compresa ogni spesa pel passaggio del canale di Suez, pel servizio di cui alla lettera *E*.

Art. 4. Qualora le spese di transito pel canale di Suez venissero soppresse o diminuite, in guisa che la somma pagata a questo titolo dal concessionario risultasse, in media per anno, inferiore alle *lire italiane trentamila* (30,000 lire) per ogni viaggio di andata e di ritorno, la sovvenzione attribuita ai servizii di Bombay e di Singapore, di cui alla lettera *D* ed *E*, sarà diminuita della somma che fosse stata pagata dal detto concessionario in meno delle *lire trentamila* (lire 30,000) per tutti i diritti di transito del canale.

Art. 5. I concessionarii si obbligano, secondo le norme dei quaderni d'oneri, di stabilire entro il primo semestre dalla data del cominciamento del servizio, uniche Agenzie, compilando itinerarii, orarii e tariffe in comune, comprese quelle pei servizii cumulativi.

È fatta poi facoltà ai signori Rubattino e Florio di fondere le proprie Società in Società unica, che eserciti tutti i servizii contemplati nella presente Convenzione, salva anche per questa facoltà l'approvazione governativa.

Art 6. La presente Convenzione avrà effetto col 1° lu-

glio 1877, e durerà fino al 31 dicembre 1891; intendendosi continuativa d'anno in anno, oltre il detto termine, salvo il caso di disdetta dall'una o dall'altra parte, da darsi sei mesi prima.

Art. 7. La presente Convenzione e gli atti per acquisto del materiale nautico necessario all'impianto del servizio, durante i primi tre anni, saranno soggetti al diritto fisso di una lira per registro.

Art. 8. Con la presente Convenzione restano intieramente abrogate tutte le Convenzioni marittime anteriormente stipulate colle Società Rubattino e Florio ed approvate per legge.

Art. 9. La presente non sarà obbligatoria pel Governo se non dopo l'approvazione per legge.

Fatta in tre originali.

Roma, addì 4 febbraio 1877.

Il Ministro dei lavori pubblici, ZANARDELLI.

Il Ministro delle finanze, DEPRETIS.

RAFFAELE RUBATTINO — IGNAZIO FLORIO.

LUIGI BREGANZE, *testim.* — FELICE SALIVETTO, *testim.*

Ecco finalmente il testo del progetto di legge presentato alla Camera per l'approvazione della Convenzione sovrariferita:

Progetto di legge

Art. 1. È apppovata la qui unita Convenzione, stipulata nel 4 febbraio 1877, per lo Stato, dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze coi commendatori Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, contraenti tanto a nome proprio che delle Compagnie da loro rappresentate.

Art. 2. Per l'adempimento delle condizioni dell'accennata Convenzione, non che di quella stipulata l'11 novembre 1876 col commendatore Ignazio Florio, approvata per legge del n° , il Governo del Re è autorizzato ad aggiungere al capitolo 45, *Servizio postale e commerciale marittimo*, del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1877, la somma di lire due milioni ottocento cinquantacinque mila cento settantatrè (2,855,173 lire).

Art. 3. Nel bilancio passivo del 1878 ed anni successivi, al capitolo del *Servizio postale e commerciale marittimo*, sarà inscritta la somma occorrente per dare adempimento alla suddetta Convenzione.

Nel prossimo numero indicheremo le principali condizioni contenute nei quaderni d'oneri, aggiungendo alcune considerazioni intorno alle sovvenzioni attribuite ai diversi servizii.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Questioni giuridiche tra le Amministrazioni ferroviarie ed il personale dipendente.

Abbiamo esitato a far luogo alla seguente lettera direttaci dal signor avvocato Piccone di Genova, unicamente per alcune supposizioni espressevi riguardo ad una rispettabile Amministrazione ferroviaria; nondimeno, per debito di imparzialità, ed affinchè la discussione sia esaurita, c'inducemmo ad aderire alla domandata inserzione, facendovi però seguire alcune osservazioni dello stesso autore del primo scritto da noi pubblicato sull'argomento di cui si tratta.

Ecco la lettera dell'avvocato Piccone:

Preg.mo sig. Direttore,

Nel numero 8 dell'effemeridi dalla V. S. così bene dirette, ho letto, a proposito d'una sentenza della Corte di Cassazione di Napoli, un articolo di un egregio avvocato, che mi si dice impiegato esclusivamente al servizio della Società dell'Alta Italia; nel quale, col pretesto di tributare encomio alla Corte di Cassazione, si vorrebbe lasciare fraintendere (*sic*) che la giurisprudenza per esso inaugurata, e così compiacente verso i Consigli di Amministrazione delle Società ferroviarie, dovrebbe mettere sopra miglior via la Magistratura da cui dipende la Società presso la quale è impiegato.

Abituato a discutere le forensi controversie davanti l'Autorità giudiziaria, piuttosto che nelle colonne dei periodici, preferisco d'astenermi da qualsiasi commento alla sentenza napoletana, e dall'aggiungere le mie alle osservazioni con cui l'accompagnò l'avvocato della Società.

Per altro, siccome più volte ebbi l'onore di assistere con sicurezza impiegati ferroviarii, che, nonostante la sospensione o rimozione dall'impiego, furono in esso mantenuti dal Tribunale di commercio e dalla Corte d'Appello di Torino, così reputo mio dovere, onde l'opinione pubblica non sia fuorviata, mettere in rilievo la nessuna applicabilità agli impiegati ex-governativi dell'Alta Italia della nuova teoria professata dalla Corte di Napoli.

Non permette di applicarla la differenza che passa tra l'art. 29 della legge 14 maggio 1865 e l'art. 16 della Convenzione 22 giugno 1864.

Il diritto consentito dal primo agli impiegati ex-governativi d'essere mantenuti nel loro impiego era illimitato, e senza la riserva fatta nell'altro pei *demeriti personali*, demeriti la cui cognizione potea riservarsi ai Consigli d'Amministrazione, piuttostochè all'Autorità giudiziaria.

Inoltre, il contratto di cessione avveniva per le Romane tra due Società private, e non vi era interessato il Governo, nè tampoco una falange d'impiegati governativi, che aveva assunto un servizio pubblico, non un servizio d'interesse esclusivamente privato.

Al postutto, l'interesse degli impiegati delle Romane trovava una qualche tutela in un Corpo costituito, com'era un Consiglio d'Amministrazione: tutela che mancava affatto per gli impiegati dell'Alta Italia.

Se le mie informazioni sono, come ho ragione di credere, esatte (giacchè in affare di tanto rilievo non voglio, nè posso addurre la mia particolare testimonianza), il Consiglio d'Amministrazione dell'Alta Italia abbandonava totalmente gl'impiegati al buono o malvolere della Direzione e dei Capi del Traffico, coi quali gl'impiegati non potevano avere la benchè menoma comunicazione, essendo severamente punito qualunque reclamo, agli stessi direttamente rivolto.

Havvi quindi tutta ragione di sperare che la Magistratura dell'Alta Italia non sarà per deflettere (*sic*) dalla giurisprudenza, in tanti casi costantemente adottata.

Confido nell'imparzialità della S. V. per dileguare, colla pubblicazione di questa mia, la sfavorevole impressione, che potesse aver prodotto il numero 8 del di lei accreditato giornale.

Genova, addì 7 marzo 1877.

Devotissimo

G. PICCONE.

Ecco le osservazioni ricevute in risposta dall'egregio avvocato G. E. Gola, colle quali intendiamo chiusa la discussione in proposito:

*Onorev.*mo *signor Direttore,*

Dappoichè, in seguito alle spiegazioni che credetti necessario far precedere alla sentenza della Cassazione di Napoli, invece delle semplici iniziali che aveva scritto, fu stampato il mio nome, e la qualità mia venne quindi posta in rilievo nella lettera dell'egregio avvocato Piccone che V. S. ebbe la gentilezza di comunicarmi, farò di buon grado alcune brevi osservazioni, dalle quali credo non potermi ora astenere.

E prima d'ogni cosa, come io non pongo menomamente in dubbio che quell'onorevole avvocato, nell'esternare un apprezzamento diverso dal mio, parta unicamente da quell'imparziale giudizio che lo indusse al nobile ufficio di pa-

trocinare chi ritenevasi gravato dai provvedimenti dell'Amministrazione ferroviaria; così amo credere vorrà egli persuadersi essere le mie osservazioni dettate dal solo intimo convincimento, contro il quale non piegherei certo per riguardi di sorta.

D'altra parte, trattasi ormai d'una Amministrazione passata. Conosciamo tutti la Convenzione di Basilea ed il suo articolo 27 *ter* (ahi quanto diverso dal troppo sperimentato antico articolo 29!), e possiamo quindi giudicarla a viso aperto, ed anche, sia pur detto, renderle giustizia.

Ciò premesso, vengo all'unico scopo della precitata lettera dell'avv. Piccone, la quale si propone di dimostrare che la teoria della Corte di Napoli non è applicabile a noi impiegati ex-governativi dell'Alta Italia.

A tale riguardo, il semplice raffronto dei due articoli, che per ciò appunto credetti di testualmente riportare, basta a persuadere il contrario. Mentre, infatti, quello delle Ferrovie Romane *impone di mantenere il personale ceduto nel godimento di ufficii congeneri e con onorarii non minori degli attuali, salvo casi di demeriti personali* PROVATI, l'articolo 29 per le Ferrovie dell'Alta Italia accenna semplicemente alla ACCETTAZIONE *del personale governativo con equivalenza di grado, stipendio, diritti e competenze.* In quale di questi due patti stia il maggior vincolo e la restrizione, è facile il vedere, per indurne come il principio proclamato dalla Cassazione di Napoli a più forte ragione si presenti applicabile al personale contemplato nell'articolo 29.

Nè vale la differenza che nell'un caso si trattasse di impiegati di Società, nell'altro del Governo, addetti i primi ad un servizio privato, i secondi ad un servizio pubblico; imperocchè ambi gli articoli sono sanciti per legge, ugualmente importanti ed identiche sono le ragioni che ne formano oggetto, ed uguale è il servizio da tutto il personale prestato e l'interesse pubblico che vi corrisponde.

Rispetto all'ultima e più grave allegazione, che agli impiegati dell'Alta Italia mancasse la tutela che quelli delle Romane trovavano nella imparzialità dei superiori e in un Corpo costituito, come il Consiglio d'Amministrazione, non dovrei occuparmene, perchè accompagnata da un dubbio; non so tuttavia tacere che, a mio avviso, dichiarazioni di tal genere vorrebbero essere proscritte, anche temperate dal dubbio, il quale, del resto, sarà pienamente dileguato per chi legga l'art. 107 del Regolamento sul personale.

Quanto al merito della questione di massima che ci occupa, sarebbe certamente superfluo ogni commento alla sentenza della Cassazione di Napoli. Giova, peraltro, riconfermare come non infrequenti, e soprattutto autorevoli, siano i giudicati, coi quali la Magistratura dell'Alta Italia si è accostata a tale sistema; e ciò stante, si può pienamente confidare che quella sentenza troverà eco nelle stesse sfere.

La questione per la Società dell'Alta Italia non ha ormai che un interesse retrospettivo; ma pei suoi successori e per altri Corpi costituiti, ne tocca uno dei più vitali, ed è poi, parmi, stretta con un principio d'ordine pubblico, ben più elevato ancora.

Con distinta considerazione.

Torino, 10 marzo 1877.

Avv. G. E. GOLA.

ANCORA LA QUESTIONE FERROVIARIA
in Francia

Lunedì della scorsa settimana si apriva alla Camera dei deputati di Francia la discussione generale del progetto di legge relativo alla nota Convenzione colla Compagnia di Orléans. Anzitutto, il relatore della Commissione, signor Waddington, dichiarò, a nome della Commissione medesima, che ritirava il progetto di risoluzione proposto col suo rapporto, mantenendo però le sue conclusioni circa al rigetto puro e semplice della detta Convenzione.

Allora il signor Allain-Targé salì alla tribuna per isviluppare il suo controprogetto, che abbiamo già riferito nel precedente nostro numero. Dopo aver tracciato un quadro della lamentevole situazione delle Compagnie secondarie, di cui il progetto di legge domanda la fusione nella rete d'Orléans per salvarle dalla completa rovina, egli esaminò i tre sistemi discussi dalla Commissione, cioè: risurrezione delle Compagnie secondarie comprese nel progetto di legge; costituzione di una settima rete indipendente; autonomia delle Charentes, consolidata da nuove concessioni accorcordate alle piccole Compagnie affittuarie.

Il signor Allain-Targé non è partigiano di alcuna di queste soluzioni, perocchè esse si appoggiano sull'idea della concorrenza, la quale, a suo avviso, è impotente a sostenere in vita le piccole Compagnie.

L'oratore si pronuncia energicamente in favore dell'esercizio da parte dello Stato, com'è praticato nel Belgio e nella Germania; e partendo da questo punto, egli esamina le varie obbiezioni sollevate contro codesto modo di esercizio. La vera soluzione, secondo lui, sarebbe il riscatto da parte dello Stato; ma le circostanze attuali non si prestano guari a questa vasta operazione finanziaria.

Siccome però bisogna agire, ed agir subito, poichè si hanno dinnanzi delle piccole Compagnie che muoiono, e dei lavori in sofferenza su moltissimi punti, così il meglio che si possa fare è di trattare colla Compagnia d'Orléans, che è il migliore strumento che lo Stato abbia sotto la mano. A tal fine, il signor Allain-Targé domanda che si transiga colla Compagnia sulle basi seguenti: assicurare il compimento della rete che il Governo giudicherà di pubblica utilità, senza che la Compagnia possa opporsi alla esecuzione di queste linee; fortificare, a vantaggio dello Stato, i diritti di controllo, di direzione, di amministrazione, con piena ingerenza sul traffico e sulle tariffe. Tali sono le nuove garanzie domandate dall'oratore, qualora si concedessero alla Compagnia d'Orléans i 3000 chil. che si tratta di aggiungere alla sua rete. Nel caso che la Compagnia rifiutasse di trattare su queste basi, l'oratore si pronuncia per la creazione d'una rete dello Stato, esercita dallo Stato. Nondimeno, soggiunge terminando il suo discorso, questa soluzione avrebbe il grave inconveniente di creare tra la rete dello Stato e quella d'Orléans una rivalità pericolosa per tutti gli interessi. —

In attesa del risultato di tale discussione, togliamo dalla *Semaine financière* i seguenti brani di un articolo, che la riassume con molta calma ed assennatezza:

« ...... La combinazione delle nuove reti indipendenti, fortificate dall'accessione di alcuni prolungamenti, e rivestite della garanzia dello Stato, non è stata finora, bisogna dirlo, che debolmente difesa. Il sistema del riscatto da parte dello Stato è quello che ha trovato i difensori più convinti. Quanto al progetto del Governo, esso ha sopportato tutto il peso delle critiche dirette contro il nostro regime attuale ferroviario. Nessuno, con nostro stupore, lo ha ancora difeso; probabilmente i partigiani del progetto ministeriale hanno creduto di buona guerra il lasciare agli avversarii di esaurire la loro foga verso le soluzioni ideali, e riserbarsi invece per una dimostrazione all'ultima ora. Essi contano sulle naturali esitanze della Camera di fronte a progetti, che non mirano a nient'altro che ad una riforma generale di quel che si ha, senza che nessuno di essi presenti le garanzie di uno studio appro-

fondito. Essi pensano che la Camera indietreggerà dinnanzi alle responsabilità che dovrebbe assumersi in fretta, scegliendo tra combinazioni mal preparate, ed impegnandosi di buon grado nella via degli esperimenti. Essi sanno, infine, che il voto della Camera non può essere puramente negativo; chè la Convenzione, di cui si tratta, non potrebb'essere respinta, senza che si sia in grado di sostituirle qualche altra cosa, le difficoltà, a cui essa risponde, essendo di quelle che reclamano una pronta soluzione.

« Noi diremo qualche parola sul sistema, ch'ebbe finora gli onori della discussione: il riscatto da parte dello Stato. I suoi difensori hanno capito che un riscatto parziale, una soluzione che facesse passare nelle mani dello Stato tutte le linee della rete secondaria e gli lasciasse il carico di questa rete senza il compenso dei prodotti delle antiche linee, sarebbe la peggiore delle combinazioni e la più rovinosa pel Tesoro......

« In qual punto il riscatto sarebbe vantaggioso, a quali condizioni potrebbe farsi oggidì, è ciò che, per quanto ci pare, non fu ancora bastantemente dimostrato. Il primo inconveniente che vi vediamo si è quello di porre a carico dei nostri bilanci impegni considerevoli pel compimento della rete, e di sopprimere, appunto nel momento in cui si accrescono le difficoltà del còmpito, quei contributi che finora non furono senza vantaggio. Non è a temersi che il credito dello Stato s'indebolisca colla sola prospettiva delle incessanti emissioni ch'esso dovrebbe fare direttamente per moltiplicare delle imprese, che si sa preventivamente dover essere improduttive, almeno per lungo tempo?

« Lo Stato, padrone di tutte le linee ed operante a suo rischio e pericolo, vedrebbe interamente snaturato il carattere dei sacrificii che fa attualmente. Non sono più semplici anticipazioni, produttive d'interesse e che varranno a mettere in pareggio le linee che sono in *deficit*; ma tutte le perdite si aggiungeranno indefinitamente al costo del primo impianto delle linee, il quale finirà per essere inscritto in bilancio con pesi smisurati, mentre oggi le somme pagate alle Compagnie funzionano come una specie di ammortamento perenne sul prezzo futuro del riscatto.

« D'altra parte, il Governo, disponendo a suo talento delle tariffe, si troverà del continuo fatto segno agli ardenti reclami degl'interessi locali, i quali non capiranno ch'esso pure è costretto, come i privati, a stabilire il suo prezzo di prodotto. Esso sarà meno armato delle Compagnie per resistere alle sollecitazioni; vedrà così accrescere le proprie responsabilità e brighe; i suoi favori, come le sue resistenze, verranno usufruiti sul terreno politico, e diverranno un argomento elettorale: l'opposizione s'ingrosserà di tutti i malcontenti »......

Il *Journ. des trav. publ.* ci annuncia poi che nella seduta di sabbato scorso parlarono su questo progetto i signori Laisant, Le Cesne e Leone Say; e che la discussione doveva ieri continuare.

Il Ministro dei lavori pubblici (dice quel giornale) non ha preso ancora la parola, e ciò si spiega facilmente, poichè la Camera non discusse finora che sopra soluzioni negative. Il progetto governativo è respinto dalla Commissione; la risoluzione da questa proposta è ritirata; il controprogetto del signor Allain-Targé non è ancora posto in discussione. Il Governo doveva dunque astenersi, finchè possa essere discussa una formula positiva.

Nostre Corrispondenze

LE LOCOMOTIVE SULLE IPPOFERROVIE — LE TARIFFE FERROVIARIE — IL DOCK DI BRISTOL E LA CARNE D'AMERICA.

Londra, 9 marzo 1877 (*).

Mi limito per oggi ad accennarvi di volo due interessanti argomenti ferroviarii, che si svolgeranno qui nei prossimi mesi, e sui quali avrò certo occasione di ritornare con più calma.

Il primo è un progetto di legge, d'iniziativa parlamentare, per permettere l'uso delle locomotive sulle ippoferrovie, che così diventeranno ferrovie comunali, ritenendosi che con la collocazione di una guida intermedia in un binario (come già si usa nel *North Western*, che ha un servizio doppio, cioè a scartamento ordinario e ridotto), si potranno far correre sulle reti provinciali i vagoni *omnibus* delle comunali, in un'epoca non lontana.

L'altro argomento si riferisce alle tariffe ferroviarie, delle quali si domanda la diminuzione, possibile solo con la diminuzione delle tasse governative. È una quistione di grande importanza economica, che sinora non aveva oltrepassato le polemiche della stampa, ma che ora prende il suo posto, mediante una ragguardevole deputazione, che si è presentata al Cancelliere dello Scacchiere. I rappresentanti delle ferrovie, l'Associazione degli azionisti ferroviarii, la Corporazione della *City* di Londra, i Consigli del commercio, i delegati delle Società industriali, commerciali, operaie, ecc., e di parecchie delle principali città, tutti riuniti, sottommisero al Governo una serie di importanti considerazioni: che, cioè, lo *stock* del capitale ferroviario non poteva rialzarsi, che le tariffe non potevano diminuirsi, che molti miglioramenti non potevano effettuarsi, se lo Stato non toglieva certe tasse alle ferrovie; che queste non gravitavano sulle ippoferrovie, sulle Compagnie di navigazione fluviali, sugli omnibus, mentre poi questi modi di trasporto non procuravano i vantaggi delle ferrovie, le quali avevano aumentato il valore della proprietà fondiaria del Regno Unito ed i prodotti delle industrie; che le tasse sopra i trasporti ferroviarii *erano un'oppressiva ed imbarazzante imposta*, la quale si opponeva allo sviluppo delle transazioni, all'aumento della ricchezza nazionale. La deputazione conchiuse domandando che il Parlamento nominasse un Comitato per un'apposita inchiesta. Sir Staffort Northcote *ammise gl'inconvenienti della legislazione, e che essa non poteva essere mantenuta in permanenza, e promise occuparsene.* La grave questione è quindi aperta, e gli organizzatori di questa agitazione economica si preparano a continuarla attivamente. —

La scorsa settimana venne inaugurato ed aperto al commercio un nuovo bacino a Bristol, l'*Avonmouth Dock*, alla foce dell'Avon. È un'opera importante come lavoro marittimo, che venne principiata nel 1868; ma il suo valore commerciale è ben maggiore, poichè quella importante città riacquisterà il movimento che Liverpool le tolse da molti anni.

I bacini sono la base di questo commercio marittimo, non solo perchè le chiuse permettono un servizio non interrotto durante le differenze delle maree, qui di alcuni metri; ma perchè sono più facili gli sbarchi, il collocamento nei magazzini disposti alle sponde, la custodia delle merci, e quindi più agevole il rilascio dei *warrants* o polizze di deposito, con le quali il negoziante riesce ad avere i suoi generi in portafoglio l'indomani dello sbarco, e può così compiere senza ritardo le sue transazioni.

Questi bacini, ricavati prima nell'abitato sulle sponde dei fiumi navigabili, come su questo Tamigi o sul Mercey di Liverpool, riuscivano non solo costosi per le opere idrauliche da compiersi, ma anche pel valore dei terreni, in

(*) Come abbiamo detto nel numero precedente, questa lettera ci giunse troppo tardi per essere inserita in quel numero; del resto, essa non ha nulla perduto della sua speciale importanza. (La Red.)

modo che il loro vantaggio diminuiva alquanto. Un metro lineare utile di banchina importa in media 6000 franchi di opere idrauliche (quelle ora terminate al nuovo Dock ne importarono 15,000, contando per mille i metri utili di banchina); una nave di 60 metri occupa quindi 360,000 franchi: essa stessa costa quasi il doppio; e quindi in totale un milione e più, che col reddito lordo del 10 per cento, richiede un interesse di 270 a 280 franchi al giorno, ammontare che dice chiaro quale interesse vi sia a diminuire le spese d'impianto.

A raggiungere questo scopo, si tentò d'impiantare i bacini sotto corrente delle città commerciali a grande distanza, però sempre sulla *rotta* di navigazione, e le ferrovie vennero ad agevolare questa pratica. Il maggiore spazio e i terreni a basso prezzo ridussero le prime spese; e quelle da aggiungersi poi per raccordi con le ferrovie si trovarono largamente compensate dal maggior valore dei terreni circostanti, che, comprati ad *are* dalle Compagnie dei bacini, si rivendettero con l'andar degli anni a *metri*, con larghi beneficii, ai negozianti che stabilirono le loro aziende nei dintorni.

Londra vide così aumentati i suoi bacini sino alla foce del Tamigi, mentre città lontane marittime poterono alla loro volta costruirne; e mercè le ferrovie, decentrarono da Londra gli sbarchi, creando pure una concorrenza tra quelli che erano di più facile approdo e di più bassa tariffa.

Verso l'Oceano, la posizione di Bristol è tra le migliori per gli approdi d'oltremare; la profondità rientrante della costa, da quel lato dell'Inghilterra, le dà dei vantaggi, per le percorrenze nell'interno, su Londra e Liverpool; ma sta lontana dal mare, al quale è riunita per mezzo dell'Avon, ruscello più che fiume, stretto e poco profondo. A quest'ultimo difetto si rimediò scavando un nuovo letto, sbarrandone l'antico, facendo chiuse, costituendo questo nuovo sbocco un lungo bacino, e stabilendo il bacino di Cumberland per la compensazione delle maree. Con questi colossali lavori, Bristol riuscì a diventare la città importante che ora è; ma le perdite di tempo imposte dalle chiuse non erano favorevoli alla navigazione, e Liverpool, benchè molto più al Nord, con una navigazione più lunga, potè, per certe condizioni del Mercey, vero fiume, stabilire una serie di bacini, che iniziarono la decadenza di Bristol. E fu appunto per prendere una vera rivincita commerciale, che quest'ultima città ha compiuto il nuovo Dock.

Esso è impiantato di fianco alla foce dell'Avon; e quindi i ritardi, che prima erano imposti agli approdi di questa città, sono scomparsi. Il bacino ha 425 metri per 152; con l'alta marea la profondità è di metri 9.50, con la bassa di 7.90; la saracena è la maggiore di quante ne esistono oggidì, profonda non meno di metri 14.90, larga 21.

L'ingegnere direttore fu il signor Brunless, e costruttore il signor Lawrence. Il costo totale, compresi pure i magazzini, fu di 600,000 sterline, ossia 200,000 di più del preventivo: il che dimostra che anche qui, in certe grandi costruzioni, si possono commettere degli errori. Vi sono sei enormi grue ad argano a vapore, provviste dalla Casa Sir W. Armstrong e C.[i]; un doppio binario, situato innanzi ed a ridosso dei magazzini, mette in diretta comunicazione il bacino con le due maggiori ferrovie, quelle del *Great Western* e del *Midland*, che traversano tutta l'Inghilterra. I magazzini o capannoni, finora costruiti, sono quattro; in un fianco, verso l'ingresso marittimo, sta un faro, alla cui base trovansi Ufficii diversi; dall'altro il fabbricato contenente le caldaie per generare il vapore necessario alle grue. Una Stazione telegrafica completa l'organismo di questa grande opera, che tende a far prendere a Bristol il posto di seconda città marittima del Regno.

La cerimonia d'inaugurazione fu semplice, ma effettiva; poichè, più che dal concorso delle Autorità e degli abitanti di Bristol, l'opera ebbe il suo battesimo con lo ingresso di una prima grande nave a vapore, il *Juno;* e nelle prossime settimane vi si aspettano quelle di oltremare, che dagli Stati Uniti ci portano la *carne fresca.*

Da qualche mese, questo prodotto del *Far West* (Nuovo Mondo) sbarca qui, a Glasgow ed a Liverpool in quantità tale, che l'*american meat* (carne americana) è ora l'avvenimento del giorno. A Liverpool, come qui e come nelle contee vicine, essa è venduta a fr. 1.37 il chilogrammo; nel centro dell'Inghilterra, il prezzo raggiunge fr. 2.06 al massimo, mentre il prezzo ordinario del manzo è di fr. 2.75 il chilogrammo. Si può quindi comprendere che questa è una vera rivoluzione economica; oltre di che, questa carne americana giunge in perfettissimo stato, è buonissima e senza nessuna differenza dalla ordinaria (ve ne scrivo dopo ripetute prove). Il suo prezzo non potrà che ribassare, sia per il migliore e più breve approdo a Bristol, sia per la concorrenza immensa che deve produrre questo nuovo commercio, il metodo adottato essendo perfetto, e la celerità degli sbarchi permettendo la spedizione della merce all'interno con la stessa sollecitudine della posta.

I primi tentativi datano dal 1875, in cui giunsero qui i primi campioni di carne, trasportata con un metodo *refrigerante*, che mantiene l'aria secca e ad una temperatura costante di 36 a 38 gradi Fahrenheit. Attualmente il processo riconosciuto il migliore è quello del signor Eastman di Nuova York, col quale si conta di poter ricevere la carne anche dal Canadà, dall'Argentina, dall'Australia e dalla Nuova Zelanda. Di ogni manzo si fanno quattro parti, che rimangono sospese, durante la traversata, in apposite camere, disposte sinora sopra i vapori della *Anchor line*, che ha per questo commercio trasformato una parte della sua flotta. Ogni nave può trasportare da 360 a 450 carcasse; e nel mese di gennaio giunsero in Inghilterra 1,900,000 libbre di questa carne fresca, il cui trasporto costa 29 centesimi il chilogrammo da Nuova York a Glasgow, mentre il costo agli Stati Uniti è di 69 cent. il chilogrammo.

Ora si sta qui preparando presso *Cannon Street*, da una apposita Compagnia, un locale speciale per gli arrivi di questa carne; ed il capitano Acklem ha costruito appositi vagoni *refrigeranti*, che potranno attraversare carichi l'Inghilterra, e con disposizioni tali, che questa nuova merce potrà dal bordo passarvi direttamente, senza più muoversi sino ai depositi. L'organizzazione della continuità dei trasporti, quel famoso *sans rompre charge*, che i Francesi non hanno ancora com'è qui (e del quale ho fatto cenno nelle mie recenti lettere su coteste ferrovie, e che desidero pure al commercio italiano), permetterà tra qualche mese che anche nel centro dell'Inghilterra la popolazione abbia il suo principale alimento a metà prezzo. Senza questo ordinamento, e senza il chilometro di ferrovia per abitante (che qui esiste, come ho dimostrato), un così importante beneficio non sarebbe possibile! G. M.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Crediamo di dover mettere sull'avviso i nostri lettori riguardo alle notizie, ripetute con insistenza in questi ultimi giorni da taluni giornali, di Convenzioni già concretate e firmate tra il Governo ed alcuni banchieri per la concessione dell'esercizio delle strade ferrate. Nostre recentissime informazioni, attinte, come sempre, ad ottima fonte, ci assicurano che non solo non si è firmato, nè concretato alcun atto in proposito, ma che finora non si tratta d'altro che di pratiche iniziali per costituire un gruppo di capitalisti disposti a presentare le loro offerte in conformità alle idee prevalenti nel Ministero.

Nell'incanto tenutosi il 15 corrente presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia per la fornitura di 20 locomotive da merci, rimase deliberataria la Società anonima della Fabbrica di locomotive di Wiener Neustadt, già Sigl, la quale ha presentato la migliore offerta. Tale delibera è naturalmente subordinata all'approvazione del Comitato della Società dell'Alta Italia e del Governo,

Possiamo aggiungere che la Società medesima sta ora iniziando le pratiche per una consimile fornitura di locomotive ad uso di viaggiatori.

Dagli egregi signori fratelli Pozzo, editori dell'*Indicatore ufficiale delle Strade ferrate* in Torino (Orarii delle ferrovie) abbiamo ricevuto un esemplare di una nuova loro pubblicazione, intitolata: *Tariffe dei trasporti Merci a grande e piccola velocità sulle Ferrovie italiane ed in servizio cumulativo colle Ferrovie estere.*

Lo sviluppo del commercio e dell'industria nell'Italia nostra e l'ampliarsi delle reti ferroviarie in corrispondenza colle ferrovie estere, apportarono necessariamente molteplici modificazioni alle tariffe già esistenti, rendendone più difficile l'interpretazione e l'uso generale. I solerti fratelli Pozzo pensarono di provvedere a tale bisogno del pubblico, compilando con ogni cura e diligenza, e coadiuvati da persone competenti, una specie di *Manuale* completo delle suddette tariffe, di cui ora apparve soltanto la prima parte riguardante le Ferrovie italiane, ma che sarà in breve seguita da una seconda riguardante i trasporti delle merci sulle Ferrovie estere in corrispondenza colle nostre.

Nessuno che si occupi di questa importante materia potrebbe disconoscere la somma utilità di siffatta pubblicazione ed il merito particolare dei signori Pozzo, i quali nulla risparmiarono per raggiungere lo scopo propostosi.

Noi non possiamo quindi che tributar loro il più sincero elogio ed incoraggiarli a proseguire nell'opera intrapresa, attuando pure quella pubblicazione periodica, a cui accennano nella loro prefazione, e che servirebbe appunto a tenere al corrente il pubblico delle modificazioni che si vanno man mano introducendo in questa parte importantissima del servizio ferroviario.

Per cause finora ignote, ci è mancata oggi la ordinaria nostra corrispondenza da Roma.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Sarde. — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretta all'on. deputato di Cagliari la seguente lettera:

Roma, 9 marzo 1877.

Onorevole signore,

Ho ricevuto da Lei e dai nostri egregi colleghi Garzia, Umana, Cocco, Siotto e Salaris la gentile lettera, colla quale espone la necessità di solleciti provvedimenti per il compimento della rete Sarda, trasmettendomi in tal senso anche una deliberazione della rappresentanza comunale di Cagliari. A tale riguardo, La assicuro che da non breve tempo mi occupo ogni giorno di questo affare, che mi sta sommamente a cuore.

Quindi è che, se il Governo avesse azione libera, anzichè legata da precedenti Convenzioni, ad un provvedimento sarei già addivenuto. Ma, siccome quelle Convenzioni non solo inceppano l'azione del Governo, ma gli aggravano gli impacci per la loro oscurità e contraddizioni, così, nell'interesse stesso della costruzione delle linee e di un provvedimento sollecito a quest'uopo, si dovettero studiare espedienti non semplici, diretti ad eliminare possibilmente il pericolo di liti e di dilazioni, che più di tutto sarebbero di pregiudizio alla Sardegna. Anche oggi avemmo all'uopo una lunga conferenza col Presidente del Consiglio, Ministro delle finanze, ed abbiamo fissato le basi su cui procurare una soluzione: su queste basi, che stiamo traducendo in formula concreta, noi fra brevissimi giorni procureremo un accordo definitivo.

Io ho certo la coscienza di avere alla rete Sarda dato maggiori cure e maggiori pensieri che a qualsiasi altra dello Stato.

Voglia comunicare la presente anche agli altri nostri colleghi, ed accolga l'espressione dei sentimenti di distinta stima ed osservanza

Del dev.mo collega ZANARDELLI.

Ferrovia d'Aosta. — La Commissione, stata testè nominata dal Comitato promotore della ferrovia d'Aosta onde sollecitare dal Ministero la presentazione del progetto di legge relativo alla costruzione di detta ferrovia, è partita lunedì sera per Roma.

Essa è composta del sig. cav. Lucio Fiorentini, presidente del Comitato; del sig. cav. Giuseppe Dalbard, sindaco d'Aosta, e del sig. ing. Ruggiero Garola. Alla detta Commissione si unirono i due on. deputati di Aosta e di Verrès, sig. avv. Frescot e marchese Compans de Brichanteau.

Il sig. ing. Marsaglia, rappresentante l'Impresa omonima di costruzioni, ha già presentato al Ministero la domanda di concessione con adeguata cauzione; e le condizioni proposte sembrano per ogni conto accettabili.

La Società ferroviaria Chivasso-Ivrea si è dichiarata disposta a concorrere nella spesa di costruzione con rilevante somma, ed il concorso dei Comuni e dei privati va sempre notevolmente aumentando; per cui è sperabile di vedere al più presto eseguita quest'opera veramente importante.

Ferrovia Ligure. — Il giorno 29 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, si aprirà l'asta per l'appalto delle opere di difesa e consolidamento del tratto della ferrovia Ligure fra Sestri-Levante e Monterosso, per la presunta somma di L. 1,206,202.07. Il termine dei lavori è stabilito in mesi 18 dal giorno della consegna.

Gli aspiranti all'asta dovranno fare un deposito interinale di L. 60,000; e la cauzione definitiva sarà di L. 120,000 in numerario od in cartelle del Debito pubblico.

Ferrovia Vicenza-Thiene-Schio. — La Direzione delle Ferrovie dell'Alta Italia annuncia che tra le Ferrovie medesime e la Vicenza-Thiene-Schio è stata convenuta l'attuazione, a cominciare dal 21 del corr. mese, di un servizio cumulativo diretto per trasporti di viaggiatori, bagagli e cani, per quelli di numerario e preziosi, e per le merci, bestiami, veicoli e feretri, tanto a grande, quanto a piccola velocità.

Le Stazioni delle due reti ammesse alla corrispondenza diretta fra loro sono pei viaggiatori, bagagli e cani:

Delle Ferrovie dell'Alta Italia: Bologna, Firenze, Mestre, Milano, Padova, Venezia e Verona;

Della Ferrovia Vicenza-Schio: Thiene e Schio.

Per le spedizioni a grande ed a piccola velocità:

Delle Ferrovie dell'Alta Italia: Tutte le Stazioni abilitate ai trasporti a grande e piccola velocità in servizio interno;

Della Ferrovia Vicenza-Schio: Dueville, Thiene e Schio.

Tutti i sovraindicati trasporti in servizio cumulativo saranno tassati:

per la percorrenza sulla rete dell'Alta Italia, in base alle tariffe interne del 16 febbraio 1872 colle successive modificazioni;

e per la percorrenza sulla ferrovia Vicenza-Thiene-Schio, da computarsi sempre separatamente da quella dell'Alta Italia, in base alle medesime tariffe, essendo esse state adottate anche dalla predetta Ferrovia.

Ferrovia Pontebbana. — La Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia annuncia che, per effetto di recente disposizione ministeriale, a cominciare dal 1° aprile prossimo, la Stazione di Ribis-Rizzolo, appartenente alla linea Udine-Pontebba, prenderà la denominazione di *Reana del Rojale.*

Ferrovia Milano-Erba. — Nella seduta del 14 corr., il Consiglio provinciale di Como aveva a deliberare sulla domanda del Comitato promotore della ferrovia Milano-Erba, per modificare la condizione posta dal Consiglio provinciale del passaggio a livello del tronco Milano-Monza-Como, con una Stazione comune nel punto di intersecazione delle due linee.

Il consigliere Venini riferiva che le difficoltà e le incertezze, sorte nella discussione della suddetta proposta in Comitato privato, sono state tolte; che l'autore del progetto, ing. Campiglio, rappresentante anche dell'intraprenditore, ha preso l'impegno di stabilire dei treni in servizio diretto tra la Stazione di Camnago e Milano; e conchiuse

col fare la proposta, che il Consiglio deliberasse di approvare il raccordo della Stazione di Seveso della ferrovia Milano-Erba colla Stazione di Camnago sulla linea Milano-Como, sotto condizione che si stabiliscano dei treni in servizio diretto tra Camnago-Milano e viceversa, e che la strada venga costrutta nel termine stabilito dalla concessione governativa.

Dopo breve discussione, il Consiglio provinciale approvò a grande maggioranza la proposta Venini.

Ferrovia Milano-Mendrisio. — Al suddetto Consiglio provinciale, nella seduta medesima, venne in discussione la relazione della Commissione in merito alla domanda del Comitato promotore della ferrovia Milano-Saronno-Mendrisio, per un sussidio della Provincia.

L'ordine del giorno, approvato dal Comitato privato, suonava presso a poco così:

« Il Consiglio, confermando i suoi voti per il traforo del Monte Ceneri da eseguirsi nel tempo stabilito dalle Convenzioni colla Società del Gottardo, delibera di accordare un sussidio alla strada di ferro Saronno-Mendrisio, secondo il progetto dei promotori della medesima, e fissa il sussidio di L. 5000 per ogni chilometro di percorrenza sul territorio della provincia.

« La somma risultante sarà pagata in tre rate eguali, la prima sei mesi dopo il regolare esercizio della ferrovia, la seconda e la terza negli anni successivi in modo che sia inscritta in tre bilanci. Quando la costruzione della strada non fosse compita entro l'anno 1880, i concessionarii saranno decaduti dal beneficio di questa sovvenzione ».

Quest'ordine del giorno portava le firme dei consiglieri Scalini Gaetano e Tassani.

Ricordasi che il sussidio votato per questa strada in altra sessione, fu di L. 6500 per ogni chilometro di percorrenza sul territorio della provincia. Questa strada abbrevierebbe la linea Milano-Como di circa 6 chilometri, evitandosi la punta fatta a Monza.

Il consigliere Gadda, relatore del Comitato privato, fa del suo meglio per sostenere la proposta, mostrando la convenienza di convergere la maggior massa di interessi possibili verso il Ceneri, perchè non sia messo in disparte il traforo del medesimo, così importante per la città e provincia di Como.

Il consigliere Longhi, invece, fa molti conti chilometrici per persuadere il sig. Gadda e il Consiglio che il traforo del Ceneri è una ruina per Como, il cui interesse è di girarlo e far capo a Luino. Il consigliere Lanzavecchia trova addirittuaa dannosa alla Provincia la proposta ferrovia.

I consiglieri Tassani e Scalini combattono le argomentazioni del sig. Longhi, e provano quanto sia importante per Como e per il Cantone Ticino il passaggio del Ceneri.

Il consigliere Gadda ribatte pure quelle osservazioni. Ciononondimeno gl'interessi coalizzati di Como e Varese, che si credono danneggiati dalla detta strada, vincono, e la proposta cade con 21 voti contrarii e 18 favorevoli.

Ferrovia del Lambro — Leggesi nella *Perseveranza:*

Il 17 corrente, presso la Camera di commercio di Milano, ha avuto luogo una riunione degli interessati per avere comunicazione del progetto d'una ferrovia lungo il Lambro, che, partendo dalla Santa per Peregallo, Canonica, Ponte d'Albiate, Carate, Ponte d'Agliate, Briosco, ecc., mette nel piano d'Erba. I convenuti deliberarono la formazione di un Comitato promotore, ed elessero a costituirlo i signori:

Cav. ing. Guido Susani, presidente, conte Guido Visconti di Modrone, cav. Pietro Krumm, cav. Manfredo Camperio, cav. ing. Giulio Fumagalli, ing. Giuseppe Manzoli, Francesco Biffi, ing. Antonio Chiappa, ing. Emanuele Odazio, segretario.

Il Comitato si è subito costituito e suddiviso in due Sotto-Comitati, uno tecnico, l'altro statistico, economico e finanziario, eleggendo a presidente di ambedue l'ing. cav. Susani, ed invitandò il sindaco di Carate, luogo il più centrale, a convocare ad una riunione i sindaci dei Comuni più interessati. Sappiamo che questa riunione avrà luogo nell'Ufficio comunale di Carate la prossima domenica alle 11 antim.

Ferrovie in Sicilia — Il Tribunale civile di Palermo in udienza del 12 marzo corr., nella causa tra l'ingegnere Achille Albanese e l'erede del fu Emanuele Carosio, ha emesso la seguente sentenza:

« Dichiara nullo l'atto di revoca fatto dalla signora Carosio, il 3 gennaio corrente anno, presso il notaro Nicolò Ricci da Novi Ligure; omologa la deliberazione, con la quale fu ceduto al signor Achille Albanese l'appalto del tronco ferroviario Favarotta-Licata, ed in tutti i suoi patti e condizioni che vi si leggono; dichiara decaduta la signora Carosio, erede del fratello Emanuele Carosio, dalla qualità di socia, per mancato versamento delle somme disposte con la deliberazione del 27 luglio 1876; condanna per conseguenza la suddetta signora Carosio ai danni ed interessi da liquidarsi nei modi di legge; e la condanna infine alle spese del giudizio ».

Accidente ferroviario. — Sull'accidente ferroviario avvenuto l'11 corrente sulla ferrovia di Messina, riceviamo da Catania i particolari seguenti:

Da Messina partiva, circa alle ore 9 ant. con un treno-merci, il Capo-deposito Arminchiardi Giovanni, onde provare una nuova ruota, che era stata applicata alla macchina del detto treno; e siccome la ruota andava benissimo, quel Capo-deposito, arrivato alla prima coincidenza, scendeva dal treno-merci, e montava sulla locomotiva del treno n. 2, che ritornava a Messina. Giunti ad un cento metri dalla Stazione di Messina, trovavasi una ruota di una vettura in mezzo al binario, ma la locomotiva non potè essere fermata, ed appena giunta alla detta ruota, saltò fuori del binario, e precipitò dall'argine.

Il povero Arminchiardi ne restò schiacciato, il fuochista Davide Lacorte ferito mortalmente, il macchinista Zannone Giuseppe leggermente ferito. Per fortuna, si ruppe il tenditore del vagone che stava presso alla macchina, e così fu salvo il treno.

In breve tempo accorsero sul luogo gli agenti ferroviarii e le Autorità del paese, e si provvide a rimettere ogni cosa in buon ordine.

Ignorasi tuttora chi mettesse la ruota ad ingombrare il binario; si noti però che a poca distanza, circa 60 metri, vi è una officina della ferrovia. L'inchiesta è in corso.

Scuola ferroviaria in Torino. — L'istituzione di una Scuola ferroviaria in Roma, come annunciammo nel numero precedente, ha promosso una consimile istituzione in Torino. Per iniziativa del sig. Gioachino Ponzio, applicato alla 1ª Divisione del Traffico presso le Ferrovie dell'Alta Italia, alcuni impiegati di questa Società si unirono nel pensiero d'istituire una scuola preparatoria per chi desidera intraprendere la carriera di agenti di strade ferrate.

L'insegnamento delle diverse materie attinenti al servizio ferroviario (giusta il programma pubblicato) comincerà nei primi giorni del prossimo aprile ed in apposito locale (via Provvidenza, 14), dove si ricevono fin d'ora le iscrizioni (a L. 20 mensili anticipate).

Le lezioni verranno date ogni sera dalle 8 alle 10, tranne i giorni festivi, e non saranno mai meno di due.

Non sarà accettato chi non fosse in grado di subire con buon esito un esame sullo scrivere con correttezza l'italiano, sulle nozioni di aritmetica e sugli elementi di geografia d'Italia: l'esame non è richiesto per chi presentasse certificati scolastici sufficienti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La Giunta municipale di Milano chiederà, nella prossima seduta del Consiglio comunale, di essere autorizzata a pagare una somma di lire 150,000 in acconto del sussidio di L. 1,500,000 votato dal Consiglio, sette anni sono, a favore della ferrovia pel valico del Gottardo.

Il sussidio è vincolato alla condizione che si costruisca il tronco Bellinzona-Lugano-Chiasso, ed è da corrispondersi in proporzione della parte aliquota dei lavori eseguiti sul

tronco anzidetto, ma non mai per una rata annua superiore a L. 150,000, e senza decorrenza di interessi.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 31.20 dal lato di Göschenen, e di m. 26.50 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 57.70, e m. 8.25 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — La *Gazz. Ticin.* annuncia che il Consiglio degli Stati, nella seduta del 12 corrente, deliberò quanto segue:

1° La Compagnia della Svizzera Occidentale ricorre all'Assemblea federale contro le tasse percette per effetto dell'iscrizione delle ipoteche di ferrovia nei registri ipotecarii. Essa allega che queste tasse sono troppo elevate per le nuove ipoteche costituite, in virtù del diritto cantonale, precedentemente alla promulgazione della legge federale del 24 giugno 1874.

Contrariamente alle conclusioni del relatore della Commissione, sig. Russenberger, il quale avrebbe voluto dichiararlo infondato, sulla proposta dei signori Cornaz e Menoud, il ricorso è ritenuto fondato per tutto quanto si riferisce alle antiche ipoteche.

2° La trasmissione alla Società di esercizio degli Alberghi del Rigi delle concessioni accordate per una ferrovia è approvata con questa riserva, che, pur tenendo la sua sede a Lucerna, la Società dovrà designare un domicilio nel Cantone di Svitto.

3° Il contratto conchiuso tra le Compagnie ferroviarie del Giura bernese e della Svizzera Occidentale, in punto all'esercizio, da parte di quest'ultima, della sezione Lyss-Fräschels, viene ratificato senza opposizione.

Ferrovie francesi. — La Commissione parlamentare dei 22, di cui annunciammo la formazione, per lo studio delle vie e dei mezzi di compiere ed assicurare il migliore ordinamento della rete delle ferrovie d'interesse generale, si è costituita venerdì scorso, nominando a presidente il sig. Cochery, a vice-presidente Lebaudy, e Tassin e Savary a segretarii.

Una Sottocommissione, composta dei signori Alberto Grévy, Devoncoux, Papon, Rouvier e Wilson, deve preparare i lavori, sui quali specialmente si volgeranno gli studii della Commissione generale.

— Anche i deputati Lebaudy, Savary, Delacour, Jenty, Le Cesne ed Aclocque hanno presentato una proposta di legge allo scopo di nominare un Consiglio superiore delle ferrovie.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha presentato alla Camera dei deputati un progetto di legge relativo alla dichiarazione di utilità pubblica ed alla concessione di parecchie ferrovie in Algeria. Il Ministro domandò l'urgenza, affinchè il progetto possa esser votato dalla Camera e dal Senato prima delle vacanze parlamentari verso il mese di aprile.

L'urgenza venne dichiarata, ed il progetto fu rinviato all'esame della Commissione del bilancio, che delibererà sulla garanzia d'interesse stipulata in questa nuova Convenzione.

— Il Senato ha votato il progetto di legge, già approvato dalla Camera dei deputati, per la dichiarazione di pubblica utilità e per la concessione alla Compagnia di Dombes della ferrovia da La Cluse a Bellegarde. Venne introdotto nella legge un emendamento, secondo il quale si applicheranno alla nuova linea le condizioni di costruzione e di esercizio, nonchè la durata della concessione, già applicate alla linea da Bourg a La Cluse, che fa parte della rete di interesse generale.

Disastro ferroviario nel Belgio. — Si legge nella *République française*:

Ci scrivono da Anversa che il passato lunedì successe un terribile accidente sulla ferrovia da Lierre a Turnhout. Il convoglio partito da Lierre è uscito dalle rotaie, pochi istanti dopo aver passato il ponte di Nazareth. Terribile fu la scossa prodotta da questo sviamento, e deplorevoli ne furono le conseguenze. Sette vagoni andarono in frantumi. Il fuochista rimase morto; ferito il macchinista. Uno dei vagoni percorse con tanta violenza contro la casipola di una guardia cantonale, che la demolì in parte. Un fanciullo, che vi si trovava dentro e dormiva tranquillamente nella sua culla, fu gettato di là alcuni passi. La culla fu distrutta, ma per un caso provvidenziale il bambino ne uscì sano e salvo. I danni materiali sono considerevoli.

Ferrovie austriache. — Nella seduta del 13 corr. alla Camera dei deputati in Vienna si prese a discutere su rapporto del Comitato ferroviario circa la proposta governativa per l'acquisto, da parte dello Stato, della ferrovia Braunau-Strasswalchen. Il Comitato proponeva di autorizzare il Governo ad acquistare quella ferrovia al prezzo di fior. 875,000 in banconote, e di aprirgli a quest'uopo un credito suppletorio sino all'importo suddetto.

Skene propose di passare senz'altro all'ordine del giorno. Klinkosch appoggiò la proposta per motivi locali; Oelz la combattè, non ravvisandola suffragata da motivi d'interesse generale.

Wickhoff si pronunziò per l'accettazione della proposta del Comitato, che gli sembrava tanto più accettabile, che, poco tempo addietro, fu dalla Camera accordata una vistosa somma per urgenti lavori nell'Austria inferiore.

Kronawetter avvertiva che, quand'anche lo Stato non facesse l'acquisto della ferrovia in questione, non per questo potrebbe cessarne l'esercizio.

Il Ministro del commercio fece la seguente dichiarazione:

« Giusta i protocolli stenografici, l'eccelsa Camera ha aderito alla proposta del Comitato ferroviario di acquistare per lo Stato la ferrovia del Dniester. Conseguenza di questo conchiuso si fu, che gli interessati della ferrovia Braunau-Strasswalchen, pieni di fiducia che la Camera resterà conseguente a sè stessa nella sue vedute circa l'acquisto di tali ferrovie, sorpassando il curatore, fecero al Governo quella proposta, che esso, partendo dalla stessa convinzione, ha anche accettato.

« Io mi limito a questa sola osservazione, ed abbandono ad ognuno di voi il giudizio se, data la relezione della proposta, le vedute dell'eccelsa Camera sopra simili transazioni possano servire di norma avvenire per un Governo qualunque sia ».

La Camera respinse quindi la proposta Skene, e deliberò di passare alla discussione articolata; ed alla votazione, il progetto venne accettato in seconda lettura, conforme alle proposte del Comitato.

— Si passò quindi alla seconda lettura della proposta governativa concernente la concessione dell'anticipazione di un milione di florini alla Società della ferrovia Praga-Dux, allo scopo di ultimare i lavori ed intraprendere l'esercizio del tronco Brüx-Klostergrab.

Neuwirth e Skene combatterono la proposta, Weeber la sostenne; e il Ministro del commercio, cav. de Chlumecky, prese la parola per protestare contro l'insinuazione che, colla concessione del proposto prestito, il Governo pensi di recar pregiudizio ai possessori di priorità, e per osservare come la concessione di questo mutuo non comprometta in guisa alcuna la possibilità che a suo tempo lo Stato stesso si faccia acquirente della ferrovia.

La Camera deliberò quindi di passare alla discussione articolata; in esito alla quale, il progetto venne accolto in seconda lettura, conforme alle proposte del Comitato.

— Un telegramma da Vienna, 16, annuncia poi che furono votate in terza lettura le proposte governative, l'una per l'acquisto della ferrovia Braunau-Strasswalchen con 130 contro 102 voti, l'altra per l'anticipazione alla ferrovia Praga-Dux con 124 contro 107 voti.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — Nella seduta del 19 corr. alla Camera dei deputati l'on. Molfino interrogò il Ministro dei lavori pubblici circa i lavori del porto di Genova.

Ricordando la Convenzione del Governo col Duca di Galliera e la legge approvata dal Parlamento, egli deplorò il ritardo nell'intrapresa dei lavori. Riconosce la necessità di cautele e di studii per un'opera così importante, ma crede

che l'interesse del commercio italiano e la tranquillità di Genova esigano che i lavori incomincino.

L'oratore eccitò quindi il Ministro a rompere gl'indugi, e chiese quando saranno incominciati i lavori.

Il ministro Zanardelli ringraziò l'on. preopinante della sua interrogazione, perchè gli dà modo di giustificare i ritardi dei lavori al porto di Genova.

Sarebbero ritardi imperdonabili, se fossero imputabili a negligenza dell'Amministrazione. Il Governo ha stipulato col Duca di Galleria l'obbligo di compiere i lavori in 15 anni, e sarebbe colpa ed errore del Governo non fare ogni sforzo per adempiere quell'obbligo.

Il Governo ha però usato tutta la diligenza. Non era ancor promulgata la legge del 9 luglio 1876, che era stato dato dato ordine all'Ufficio dei porti e fari di preparare i progetti d'appalto.

L'on. Ministro ricorda le discussioni che il Consiglio superiore fece di quei progetti. Alla fine d'ottobre, giunse al Ministero il progetto d'esecuzione, e l'operato giustifica il tempo che ci volle a compierlo.

Ricorda che la discussione parlamentare erasi quasi esclusivamente aggirata sulla questione della bocca a levante o della bocca a ponente, e dei dettagli di esecuzione appena si parlò. Ricorda le varie riforme studiate nei progetti di esecuzione, in seguito alle osservazioni del Consiglio superiore, dell'ing. Parodi e di altri competenti.

Il progetto definitivo è ora soggetto all'esame del Consiglio di Stato, che si affretterà ad esaminarlo.

Il Ministero non intende abbreviare i termini detl'asta, perchè, abbreviandoli, si potrebbe danneggiare l'interesse dello Stato.

Il tempo passato nell'esame dei varii progetti non sarà tempo perduto, perchè l'esecuzione meglio procederà dopo gli studii compiuti.

L'on. Ministro dice d'avere la più viva impazienza di condurre a termine le opere utili al paese. Crede che sarebbe necessaria una semplificazione amministrativa, e che sarebbe necessario nei funzionari dello Stato del fuoco sacro. A creare questo fuoco sacro, il Ministro con fiducia e con assiduità coopera ogni giorno.

L'on. Molfino ringraziò il Ministro delle spiegazioni dategli, e ne prese atto.

Lavori del Tevere. — Il 16 corr., al Ministero dei lavori pubblici, ha avuto luogo l'asta per l'appalto dei lavori ed approvvigionamenti necessarii alla regolarizzazione della riva destra del Tevere, dal Ponte Sisto alla Regola, per la lunghezza di metri 554. Questi lavori, secondo i calcoli del Genio civile, ascendono a L. 1,665,704.

I concorrenti erano in numero di 19. L'asta restò aggiudicata al sig. Luigi Bonora di Bologna, il quale fece il ribasso del 29.06 per cento.

Il sig. Magnani aveva fatto il ribasso del 29, ed i signori Campos e Cassoni quello del 23. Col ribasso fatto dal sig. Bonora, la spesa per questi lavori è ridotta d'un terzo.

Convenzione pei servizii postali marittimi. — La mattina del 15 corr. si sono riuniti tre Ufficii della Camera, il 2°, il 3° e l'8°, per udire il rapporto delle Sotto-Commissioni da essi nominate per lo studio preventivo del disegno di legge relativo alla Convenzione per la concessione dei servizii postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-Cina (*Vedi sopra*).

Tutte e tre le Sotto-Commissioni si pronunziarono per l'accettazione della Convenzione, e il loro voto venne confermato dai singoli Ufficii, raccomandando ai commissarii di procurare che non sia lasciata interamente esclusa dalle comunicazioni marittime la costa occidentale della Sardegna, di vedere se non sia il caso di dare sin d'ora facoltà al Governo di prorogare a tutto il 1880 il contratto colla Società Peninsulare, e di richiedere le cure del Governo stesso, quando le condizioni finanziarie lo consentano, a vantaggio dei servizii dell'America del Sud e del Nord.

A commissarii dei detti Uffici sono stati eletti gli onor. D'Amico, Boselli e La Porta; e pegli altri, gli on. Pissavini, Solidati, Damiani, Del Giudice, Cocco e Adamoli.

La Giunta si è poi costituita, eleggendo a suo presidente l'on. La Porta ed a segretario l'on. Pissavini.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 23 febbraio (*Gazz. Uff.* del 14 corr.), è approvato il nuovo statuto della Società anonima per azioni nominative, sedente in Reggio Emilia, col titolo di *Società per la fabbricazione del cemento*, *della calce idraulica e del gesso*, colla durata di 30 anni decorrendi dal 1° gennaio 1869, e col capitale sociale di L. 400,000 diviso in 1000 azioni da L. 400 ciascuna.

Promozioni — Con Decreto Reale in data 18 corr., sono stati promossi alla prima classe gli Ispettori del Corpo Reale del Genio civile i signori: cav. Gaetano Bompiani e cav. Carlo Ponzo.

Concorso. — È aperto il concorso al posto di ingegnere-capo presso il Municipio di Tortona, cui va annesso l'annuo stipendio di L. 2400.

I concorrenti dovranno produrre al Sindaco le domande documentate non più tardi del 25 corrente mese.

Gli obblighi inerenti a tale carica risultano da apposito Capitolato, visibile presso quella civica Segreteria.

Uffici telegrafici. — L'8 corr. in Arsiero (provincia di Vicenza), il 10 in Paulilatino (provincia di Cagliari) e l'11 in Fuscaldo (provincia di Cosenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La voce corsa nella precedente ottava, che le trattative riguardanti l'esercizio delle ferrovie fossero bene avviate, aveva migliorato sensibilmente i corsi delle Azioni del Mobiliare italiano e le altre della Società delle Meridionali. In questa ottava si disse che quelle trattative erano riuscite ad un accordo deciso, ed un nuovo e più significante rialzo di quei valori ne fu la conseguenza. Sennonchè l'esagerazione avendo gran parte in tale notizia, il rialzo non ebbe seguito.

Le Azioni della Società delle Meridionali da 348 vennero spinte a 356, per chiudere a 355. Ferme le Obbligazioni relative a 236.75 e 237. I Boni invariati sul 566.50 — Le Sarde, serie A, si tennero a 235; quelle della serie B a 231.75 — Le Pontebbane s'aggirarono sul 370.50.

Nella Borsa di Parigi, le Lombarde vennero negoziate a 172 circa; le Obbligazioni relative tra il 236 al 237 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 240. — Nella stessa Borsa le Azioni delle Ferrovie Romane fecero 75 a 77; le Obbligazioni relative 242 a 245.

ESTRAZIONI

Prestito Nazionale del 1866 — 21ª estrazione del 15 marzo 1877.

Premi	Ammontare dei premi	Cifre determinanti la vincita	Premi	Ammontare dei premi	Cifre determinanti la vincita
1	100,000	65040	4	1,000	374852
1	50,000	3479036	4	1,000	460575
1	50,000	2474768	4	1,000	383373
35	5,000	491974	4	1,000	404403
4	5,000	2419950	4	1,000	200715
1	5,000	0771957	4	1,000	327785
35	500	39221	1	1,000	1934789
35	500	79461	3533	100	104
35	500	80453	353	100	6861
35	500	73529	353	100	2667
35	500	86780	353	100	5707
3	500	707241	353	100	3571
3	500	555631	353	100	3374
3	500	781269	35	100	85306
4	500	044277	3	100	794465
3	500	584100	3	100	706229
3	500	922191	3	100	630377
4	500	172527	3	100	760806
1	500	146693	3	100	710903
1	500	3118131	3	100	746837
35	1,000	44337	4	100	505131
36	1,000	17785	3	100	981960
4	1,000	261278	1	100	526134

CONVOCAZIONI

Banca Fiorentina industriale serica — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 31 corrente in Firenze (via Canto dei Nelli, 9), per l'approvazione del bilancio 1876, per modificazioni allo statuto sociale e per la elezione di 5 membri del Consiglio d'amministrazione.

Compagnia delle Strade Ferrate Sarde — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 31 corrente in Roma (Torre Argentina, 21), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e le dichiarazioni dei revisori dei conti sul bilancio 1876, per la nomina dei revisori pel 1877, e per comunicazioni diverse.

Società per la cardatura e filatura dei cascami di seta in Jesi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 2 aprile p. v. in Bologna (via Pignatari, 1218), per la relazione del Consiglio d'amministrazione e presentazione del bilancio 1876, per la relazione dei revisori del bilancio stesso, e per la nomina di 5 consiglieri e 2 revisori.

Società Anglo-Romana per la illuminazione a gas di Roma — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 4 aprile p. v. in Roma (Camera di commercio, 11), per udire il rapporto del Gerente e del Consiglio di sorveglianza, per l'approvazione dei conti dell'esercizio 1876 e relativo dividendo, e per la rinnovazione del detto Consiglio.

Banca Generale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale il 7 aprile p. v. in Roma (via Plebiscito, 107), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti 1876, e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Banca Siciliana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 8 aprile p. v. in Messina (palazzo di Città), per deliberare sopra modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori in rimpiazzo dei dimessi.

Società mineralogica Montesanto — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 9 aprile p. v. in Genova (piazza Vigna, 4), per udire la relazione della Commissione per la revisione dei conti.

Banco commerciale delle Marche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 aprile p. v. in Macerata (via del Commercio, 19), per udire la relazione sulla gestione sociale del 1876, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina della metà dei consiglieri.

Società carbonifera austro-italiana di Monte Promina — Gli azionisti sono convocati in assemblea pel giorno 16 aprile p. v. in Torino (sede sociale). pel rendiconto dell'esercizio 1876, per la nomina di amministratori e revisori dei conti, e per comunicazioni del Consiglio.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società anonima della Strada ferrata da Mortara a Vigevano — Dal 20 corrente, presso la Cassa della Società in Vigevano, e presso la Banca Musso, Guillot e Musy in Torino, si pagano L. 11.25 per azione in acconto del dividendo 1877.

Società anonima per l'illuminazione a gas di Novara — Dal 1° aprile p. v., presso il cassiere Antonio Ranza in Novara (casa Cipollino), si pagherà la cedola semestrale in L. 10 per azione.

Compagnia Italo-Egiziana. — Dal 3 aprile p. v., presso la sede sociale in Firenze (via Ricasoli, 11), ed in Alessandria d'Egitto, presso il sig. V. A. Pepe (piazza Mohamed Ali), si pagherà un 4° riparto di L. 8 in oro per ciascuna azione di 1ª emissione, e di L. 42 a quelle di 2ª emissione.

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 6 aprile p. v. si pagherà agli azionisti, presso le Casse sociali in Napoli (via Chiaia, 138) ed in Parigi (piazza Vendôme, 12) un acconto di L. 15 sul dividendo dell'esercizio 1876-77.

Avvisi d'Asta

Il 30 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Palermo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina per Nicosia, compreso fra il bivio di Fiume Torto e Caltavuturo, della lunghezza di m. 29,804, sul dato d'annue L. 22,037.58, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Manutenzione dal 1° aprile 1877. Deposito d'asta L. 1270; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Il 31 detto mese, presso la Congregazione di Carità di Trino (provincia di Novara), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori d'ampliamento del palazzo dell'Ospedale, sul dato di L. 42,750, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 14 mesi. Deposito L. 3000 in denaro.

— Il 2 aprile p. v., presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della formazione di un tratto di murazzo lungo il Po a monte del ponte in pietra, della lunghezza di m. 65 circa, colla costruzione di pubblici lavatoj, per il presunto importo complessivo di lire 116,000. Lavori da eseguire prima dell'aprile 1878. Deposito L. 11,600 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 5 arcate sul fiume Toce, presso Montorfano, e relative rampe d'accesso lungo la strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, per la presunta somma di L. 291,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Sapri alla Marina di Montalbano, detta di Valle d'Agri, compreso fra Sanza e la Sella Cessuta, della lunghezza di metri 34,079.82, per la presunta annua somma di L. 14,912. Manutenzione dal giorno della consegna al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 1000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, compreso fra l'abitato di Gravellona ed il torrente Valmara al confine svizzero, della lunghezza di m. 38,899, per la presunta annua somma di lire 17,545. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 1,870; cauzione definitiva L. 585 di rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Ascoli Piceno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Appignano per Prato, compresi i lavori necessarii al rialzamento del ponte di S. Antonio, dell'importo di L. 202,966.96. Lavori da eseguire entro il 31 dicembre 1880. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 20,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tratto della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra le Case di Breil e l'abitato di Châtillon, della lunghezza di m. 2737.50, per la presunta annua somma di L. 111,740. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 850 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di sistemazione dei fronti di terra della piazza di Genova, per il presunto importo di L. 325,000. Deposito L. 32,500 in denaro o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra Petralia-Sottana ed il torrente Cannella, della lunghezza di m. 24,711, per la presunta annua somma di L. 25,177.60. Manutenzione dal giorno della consegna al 31 marzo 1883. Deposito d'asta L. 1800; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 11ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 12 *al* 18 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3433	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	602,389.10	659,595.40	»	57,206.30
Merci a grande velocità . .	185,620.30	177,892.35	7,727.95	»
Merci a piccola velocità . .	800,962.10	761,333.95	39,628.15	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,588,971.50	1,598,821.70	»	9,850.20
Navigazione sui laghi . . .	15,555.15	12,153.75	3,401.40	»
Totale della settimana. . .	1,604,526.65	1,610,975.45	»	6,448.80

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 18 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	6,578,684.75	6,389,788.50	188,896.25	»
Merci a grande velocità . .	2,020,316.85	1,870,070.30	150,246.55	»
Merci a piccola velocità . .	8,529,813.43	8,026,882.05	502,931.38	»
Totale dei prodotti ferroviari	17,128,815.03	16,286,740.85	842,074.18	»
Navigazione sui laghi . . .	143,703.35	110,635.40	33,067.95	»
Totali	17,272,518.38	16,397,376.25	875,142.13	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 11ª settimana . . .	461.78	478.12	— 16.34	— 3.42
Prodotti totali . . .	4989.46	4870.44	+119.02	+ 2.44

Strade Ferrate Meridionali

8ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	406,316.26	280,99
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	332,372.57	229.86
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 73,943.69	51.13
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	3,400,934.78	2,351.96
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	2,652,408.06	1,834.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 748,526.72	+ 517.65

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	128,345.36	118.62
Settimana corrisp. nel 1876.	960.—	107,366.61	111.84
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+122 —	+ 20,978.75	+ 6.78
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	1,069,027.36	988.01
Introiti corrisp. nel 1876 .	944.54	863,197.95	913.88
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+137 46	+ 205,829.41	+ 74.13

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	573,276.34	18,160.31
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	448,702.53	14,214.14 (a)
Differenza (in più . . .	—	124,573.81	3,946.17
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 detto 1877 .	1,646	1,367,571.87	14,484.94
Periodo corr. 1876	1,646	1,229,097.13	13,018.33
Aumento	—	138,474.74	1,466,61
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

(*Chilom.* 32)

Introiti netti dal I° al 31 gennaio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,070	9,539.92
Bagagli	270	140.99
Merci a grande velocità	1,250	784.05
Merci a piccola velocità	1,560	9,061.83
Introiti diversi	»	100.34
Totale, L.	12,150	19,627.13

A N N U N Z I

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA

di Brücker & Zinke a Cölln presso Meissen (Sassonia)

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.

A richiesta, vengono spediti campioni gratis.

Si ricerca rivenditori.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria e straordinaria pel giorno 26 marzo corr. ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa in Torino.

Ordine del giorno dell'Assemblea ordinaria.

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1876.
2° Relazione dei Censori.
3. Votazione in ordine al Bilancio 1876.
4° Instanza d'un azionista a termine dell'articolo 37 dello statuto.
5° Nomina di sette Amministratori e di tre Censori.

Ordine del giorno dell'Assemblea straordinaria.

1° Proposta di riduzione di Capitale Sociale impiegando in tale riduzione le Azioni delle Bonifiche Ferraresi da distribuirsi agli Azionisti.

A norma dell'art. 23 dello Statuto sociale hanno diritto d'intervenire all'Assemblea gli Azionisti che 10 giorni prima di quello fissato per l'Adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino via Lagrange, 7.

A senso dell'art. 35 per deliberare validamente sulla proposta all'ordine del giorno dell'Assemblea stroordinaria è necessario che intervengano all'Adunanza almeno 30 Azionisti che rappresentino 2[5 del Capitale sociale.

Torino, l'8 marzo 1877.

Il Direttore L. PETRINO.

SI AVVISANO I SIGNORI
INGEGNERI, APPALTATORI ED INTRAPRENDITORI

che presso la Casa **BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI** in **Genova**, trovasi tuttora in vendita una importante quantità di **Materiali** di **occasione**, come **Vagoncini**, **Piani inclinati**, **Macchine a vapore**, locomobili e fisse, **Pompe centrifughe**, **Grue**, **Caldaie**, **Utensili** da fabbri, falegnami, minatori, ecc., ecc., il tutto a prezzi moderatissimi.

G. ROCHETTE

(Valdocco) Torino

Stabilimento

di

COSTRUZIONI IN FERRO
E FONDERIA

Ponti, Tettoie e Caldaje, Ruote idrauliche, Turbine perfezionate, Trasmissioni, Torchi, Macchine per cartiere e ceramica.

SPECIALITÀ

di Materiali per Ferrovie e Imprese.

LES MODES PARISIENNES

25, Rue de Lille, Paris

Au moment où les dames commencent à se préoccuper des modes nouvelles qu'on portera cette année, nous croyons devoir signaler à nos lectrices une charmante et utile pubblicaticn; Les Modes Parisiennes, où elles trouveront les renseignements les plus variés et les plus complets.

Tandis que la plupart des journaux analogues attendent, pour donner les modes nouvelles de chaque saison, que cette saison soit commencée, Les Modes Parisiennes, prenant les devants, publient, dès à présent, un choix considérable de modèles d'automne et d'hiver, accompagnés de descriptions détaillées, d'indications pratiques et de patrons permettant de les exécuter soi même.

Ajoutons que les dessins de Modes Parisiennes, sont tous exécutés par de véritables artistes, d'après des modèles fournis par les premières maisons de Paris, et que ce journal est ainsi l'image fidèle de toutes les nouveautés, de toutes les élégances pour lesquelles la capitale de la France donne le ton au monde entier et qui se résument dans ces mots qu'il a si heureusement pris pour titre: Les Modes Parisiennes.

Les Modes Parisiennes paraissent tous les huit jours.

Pour tous les pays faisant partie *de l'Union postale*, le prix d'un trimestre d'abonnement est de 5 francs, et de 8 fr. 50 pour l'édition avec gravures coloriées.

Un numéro spécimen est envoyé à toute personne qui en fait le demande par *lettre affranchie* ou par *carte postale*.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0|0.

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.46
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.46
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.46
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.46
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.46
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.46
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.46
» *Roma*	»	id. id.	»	6.46
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.46
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.46
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.46
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.46
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.46
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.46
» *Francoforte s|m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.46
» *Amsterdam*	»	il sign. Joseph Cahen	Fior.	3.035
» *Londra*	»	i sigg. Barring Brothers e C.	L. st.	0.5.2

N. B. Onde riscuotere le cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i Portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 19 marzo 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Come è già stato notificato, per tutti gli atti che obbligano la Società presso la Sede di Torino occorre la firma collettiva di due amministratori, o del Direttore cav. Giovanni Albanelli congiunta a quella di un amministratore.

Il Consiglio per provvedere ai casi di assenza o di qualsiasi impedimento, ha in sua seduta d'oggi deliderato di accordare la facoltà di firmare anche al signor cav. ingegnere Carlo Patarelli, e la sua firma, quando sia congiunta a quella del Direttore o di un amministratore, obbligherà pure la Società, a forma dell'art. 17 degli statuti.

L'Amministratore delegato della Società Gen. di Cred. Mobil. Ital.
D. BALDUINO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 28 Marzo 1877 N.° 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l' ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE
pei Servizii postali e commerciali marittimi

II.

Come abbiamo promesso nel precedente numero, completiamo i ragguagli sulla Convenzione suddetta, accennando anzitutto le principali condizioni dei quaderni d'oneri. La Relazione ministeriale si esprime come segue:

Voi non ignorate, o signori, come gli oneri da imporsi alla navigazione differiscano grandemente, secondo le diverse linee, e per le condizioni richieste nel loro esercizio, e ciò in ispecie per istabilità di orarii, per velocità e tonnellaggio dei piroscafi, per frequenza e natura di approdi, per agevolezze maggiori o minori concesse ai viaggiatori ed al traffico delle merci. Egli è perciò che noi abbiamo dovuto seriamente preoccuparci di queste modalità dei contratti, giovandoci dell'esperienza acquistata per le Convenzioni anteriori, dei suggerimenti avuti dalle Commissioni, e dei Capitolati in vigore per le navigazioni stipulate dagli esteri Stati.

Le innovazioni introdotte nei quaderni d'oneri attuali sono in parte relative alla forma, e in parte alla sostanza.

Per quanto riguarda la forma, i nuovi quaderni ripartiscono la materia in undici capitoli, allo scopo di circoscrivere ordinatamente i patti e gli obblighi delle parti contraenti; i quali capitoli portano le seguenti intestazioni:

I. Definizione ed esecuzione del servizio;
II. Cauzione;
III. Sorveglianza del servizio;
IV. Dei piroscafi;
V. Ricevimento, custodia, trasporto e consegna dei dispacci;
VI Trasporto dei viaggiatori e delle merci;
VII. Penalità;
VIII. Casi di guerra e di quarantene;
IX. Durata della concessione del servizio;
X. Pagamento della sovvenzione;
XI. Disposizioni diverse.

In quanto alla sostanza, noi vi andremo notando succintamente le disposizioni più essenziali, che si allontanano da quelle contenute negli attuali quaderni d'oneri.

Il capitolo I designa le linee obbligatorie, che già vi abbiamo enumerato parlando dei singoli gruppi dei servizi, indica le distanze fra i diversi punti di approdo, determina le velocità normali su cui saranno stabiliti gli orarii, e finalmente sancisce la facoltà pel Governo di togliere approdi intermedii e di ordinarne dei nuovi.

Questo capitolo poi, nel quaderno d'oneri pei servizi della Sicilia, fa pure obbligo al concessionario di attuare col 1° luglio prossimo venturo il servizio cumulativo dalla Stazione ferroviaria di Reggio a quella di Messina, soddisfacendo così ad un voto manifestato in più incontri da quelle popolazioni, ed appoggiato singolarmente dalla Commissione d'inchiesta della Sicilia.

Mercè tale provvedimento, oltre al risparmio di tempo e di spesa, saranno concesse ai viaggiatori ed alle merci tutte quelle agevolezze che concorrono a facilitare il movimento fra il continente e la Sicilia, ed a sviluppare lo scambio dei prodotti.

Fermandoci ora sulle velocità richieste nei diversi servizii, noi vi faremo notare che, mentre per le antiche Convenzioni quelle delle linee interne variavano da 7 a 10 nodi all'ora, nei nuovi contratti vennero per la maggior parte determinate in 9 e 10 nodi, rimanendo stabilite in 8 pei soli viaggi di piccolo cabotaggio.

Per le linee estere abbiamo convenuto le seguenti velocità:

Levante, 10 nodi all'ora;

Egitto-India, 9 a 10 nodi all'ora;
Singapore, 9 a 10 all'ora.

Ed in ciò ci siamo conformati a quanto si pratica dagli altri Stati per la navigazione del Mediterraneo e dei mari dell'Indo-Cina.

Nei quaderni d'oneri pei servizii interni si trovano poi in questo capitolo preveduti i casi di diminuzioni di linee, a seconda dell'apertura di nuove ferrovie; la quale clausola contrattuale, come ben comprendete, è di somma importanza, trattandosi di un lungo periodo di navigazione, in cui è mestieri accordare le esigenze del servizio e l'economia della spesa colle mutate condizioni di viabilità terrestre. E qui appare evidente come il patto, in forza del quale può farsi troncare, in corso di contratto, una parte non indifferente di servizii marittimi, non sarebbe stato compatibile colle necessità dei concessionarii, ai quali sarebbe rimasto inoperoso un materiale, il cui acquisto richiede ingenti capitali; e per ciò fu mestieri adottare una formola di riduzioni, che potesse conciliare le esigenze di ambedue le parti contraenti. Tale formola, consigliata dalla Commissione, consiste nell'invertire le linee da sopprimere in altre interne od internazionali, di una percorrenza fra un terzo in più od in meno, salvo alla Società il diritto di rifiutare la sostituzione, accettando invece la semplice soppressione.

I casi previsti, a tale riguardo, furono quelli riferibili al congiungimento di Terranova con Sassari o Cagliari, all'apertura dell'intera linea Eboli-Torremare, alla costruzione della strada ferrata Eboli-Reggio, ed al rannodamento centrale e litoraneo di Palermo con Messina; le quali previsioni noi stimiamo sufficienti ed eque per assicurare il movimento marittimo interno durante il periodo delle nuove Convenzioni, senza turbamento degli interessi dello Stato al progredire della rete ferroviaria.

Le linee da potersi invertire o sopprimere sono:

Per la Sardegna;

Due viaggi fra Livorno e Cagliari (*B* e *C*)	leghe	25,168
Tre viaggi fra Livorno e Portotorres (*G*, *H*, *I*,)	»	24,544
Il viaggio di cabotaggio sulla costa orientale (*F*)	»	8,424
Totale	leghe	58,136

Per la Sicilia;

Un viaggio diretto fra Napoli e Messina (*C*)	leghe	6,864
Due viaggi di cabotaggio fra Napoli e Messina (*D*)	»	16,016
Il viaggio diretto fra Palermo e Messina (*F*)	»	4,264
Il viaggio di cabotaggio fra Palermo e Messina (*G*)	»	4,576
Totale	leghe	31,720

Calcolando le prime linee da sopprimersi od invertirsi alla ragione di L. 18 per lega, e le seconde a L. 19, prezzi convenuti come diremo in seguito, avremo:

Riduzioni pella Sardegna per	L.	1,046,448
» pella Sicilia	»	602,680
Totale	L.	1,649,128

Non bisogna però disconoscere che, se per le anzidette soppressioni di linee, al verificarsi delle previste eventualità, non ne verrebbe turbato il movimento del continente colla Sicilia, altrettanto non potrebbe dirsi per la Sardegna, per la quale converrebbe sostituire alle corse soppresse altrettanti viaggi fra Civitavecchia e Terranova.

In quanto ai servizii esteri, la sola previsione che ci venne consigliata dalle probabilità avvenire, è quella relativa al congiungimento delle ferrovie turche colle dalmate; epperò ne tenemmo debitamente conto nel quaderno d'oneri dei servizii del Levante, nella misura conciliabile colle anzidette necessità dell'impianto economico delle Imprese concessionarie. Abbiamo, infatti, inserito nei Capitolati un patto, mercè il quale, verificandosi tale eventualità, e non prima di un sessennio dall'incominciamento dei nuovi servizii, il Governo potesse riordinare quelli dell'Adriatico verso il Levante, d'accordo col concessionario, od a giudizio di arbitri.

I capitoli II, III e IV non recano, nella sostanza dei patti stabiliti, modificazioni che meritino particolare esame. Il solo punto che richiegga speciale attenzione, è quello del materiale stabilito per l'esercizio delle singole navigaaioni, il quale si comporrà di 62 piroscafi, della complessiva portata netta di 34,300 tonnellate.

Tali battelli saranno applicati ai diversi servizii come qui appresso:

Sardegna (piroscafi 18)	Tonn.	5,000
Sicilia (piroscafi 20)	»	6,000
Levante (piroscafi 12)	»	10,100
Egitto ed Indie (piroscafi 7)	»	6,400
Singapore (piroscafi 5)	»	6,800
Totale	tonn.	34,300

E siccome ai servizii non obbligatorii, di cui abbiamo fatto menzione, le Società non potrebbero provvedere col materiale sopra designato, crediamo opportuno di inserire in allegato, alla fine della presente Relazione, l'elenco di tutti i piroscafi posseduti dal Rubattino e dal Florio in numero di 76, per la portata netta complessiva di tonnellate 43,444; nel quale tonnellaggio non sono compresi i battelli, posseduti dai concessionarii, di una portata inferiore a 100 tonnellate. A questi piroscafi si dovranno poi aggiungere i due da costruirsi per la linea di Singapore e Batavia, della portata di tonnellate 3000.

Il capitolo V contiene norme ben determinate sul trasporto dei dispacci, sulla loro consegna e sul ricevimento, nello scopo di definire le responsabilità nei casi di smarrimento, e di ottenere il rimborso dei danni che ne seguissero.

Il capitolo VI segna una importante modificazione alle norme ora vigenti.

Infatti, nei quaderni d'oneri precedenti, gli obblighi delle Società pel trasporto dei viaggiatori e delle merci sono regolati in modo del tutto vago, mercè l'articolo 12 che concede al Governo: « la facoltà di stabilire un *maximum* dei prezzi di trasporto, qualora quelli stabiliti « dalle Società fossero riconosciuti troppo elevati, e non in « proporzione a quelli stabiliti sulle linee ove esistono altri servizii di navigazione ».

Questo patto riuscì in pratica inefficace, dappoichè nelle linee sussidiate, massime fra i nostri porti, non poteva riscontrarsi un termine di paragone, il quale, d'altra parte, non sarebbe stato equo, ponendo a livello la navigazione sussidiata con quella libera.

Sopra queste considerazioni, e tenuto soprattutto presente come il sussidio governativo costituisca per le co-

municazioni insulari una specie di monopolio di fatto, la Commissione più volte ricordata avvisò essere di stretta necessità il vincolare le Società allo stabilimento di prezzi massimi pel trasporto dei viaggiatori e delle merci, in modo da corrispondere alle giuste esigenze del commercio di tutti i luoghi di approdo.

A raggiungere siffatto scopo, fu mestieri inserire nei nuovi Capitolati le tariffe pel detto trasporto sulla base della proporzionalità per lega, entro determinati gruppi di percorrenza, e della divisione in diverse classi, tanto dei viaggiatori, che delle merci.

Un tale sistema, pure adottato da altre Nazioni per servizii interni, vieta alle Società di eccedere i limiti fissati, senza togliere loro la facoltà di usare al commercio quelle agevolezze, che sono richieste da condizioni speciali di luogo, di tempo e di prodotti.

Noi non entreremo nella disamina particolareggiata di questo importante capitolo dei quaderni d'oneri, sembrandoci che potrete rendervi ragione di tutte le utili modificazioni introdotte, seguendo le accurate indagini fatte sulla materia dalle Commissioni, che con ispeciale studio attesero a questo argomento.

Solo vi citeremo le più importanti innovazioni, che sono le seguenti:

1° Obbligo di apposite Agenzie in tutti i luoghi di approdo;

2° Facoltà di depositare e ritirare in dette Agenzie, per quei luoghi ove esistono porti, i colli di merci non eccedenti i 40 chilogrammi;

3° Servizio cumulativo fra le diverse linee marittime e delle linee marittime colle ferrovie;

4° Designazione, per parte del Governo, del luogo di sbarco e di imbarco dei viaggiatori e delle merci;

5° Tassa uniforme di L. 2, per qualunque distanza, per piccoli colli di effetti d'uso non eccedenti il peso di 40 chilogrammi;

6° Obbligo finalmente di riservare, per gli scali intermedii, il posto per l'imbarco delle merci in proporzione dei diversi approdi delle linee, dovendo le Agenzie intermedie darne avviso telegrafico a quelle del capolinea di partenza.

Il capitolo VII, oltre alle disposizioni già comprese nei precedenti contratti per guarentire con adeguate penalità l'adempimento dei patti stipulati, contiene un importante articolo per mettere il Governo in grado di continuare il servizio, qualora se ne verificasse la sospensione o l'abbandono per qualunque causa, oltre quelle di guerra e di contumacia.

Per tale articolo, infatti, il Governo ha facoltà di fare esercitare nei casi suespressi la navigazione a spese e rischio del concessionario, impiegando i piroscafi ad esso appartenenti o da esso adoperati in servizio. Con ciò si ebbe in mira di assicurare, di fronte a qualsiasi evento, il regolare e continuo esercizio di servizii pubblici di così alta importanza.

Il capitolo VIII riproduce, sotto forma più chiara, le disposizioni ora in vigore pei casi di guerra, nei quali, pur confermandosi al Governo ogni libertà di azione sul naviglio postale e commerciale, si fa luogo a congrui risarcimenti, determinando il procedimento da tenersi in caso che le parti non possano mettersi d'accordo.

Nel capitolo stesso inoltre furono inseriti, pei soli servizii interni, alcuni patti riferibili ai casi di quarantene, sul quale argomento pure troverete opportune ragioni nelle relazioni che sono allegate alla presente.

Se non che, qui vuolsi avvertire che non si potè ottenere la totale soppressione del sussidio nei casi di diminuzione dei servizii per effetto di contumacie, sul riflesso che in quelle circostanze calamitose, per le quali si verifica un necessario ristagno nei commerci, non si potrebbe rigorosamente pretendere che i concessionarii avessero a sopportare per di più la perdita dell'intera sovvenzione governativa proporzionale al percorso minore, mentre, d'altro lato, ai concessionarii medesimi non vengono meno le spese, malgrado la diminuita navigazione.

Il temperamento adottato risponde acconciamete alle esigenze degli armatori ed agli interessi dello Stato, siccome quello che, nei casi ordinarii di riduzioni di servizii, ripartisce le economie del sussidio fra lo Stato e gl'imprenditori.

Il capitolo IX, che determina la durata della concessione dei servizii, merita speciale osservazione. Per esso, i nuovi contratti comincierebbero col 1° luglio 1877, e verrebbero a scadere coll'anno 1891, abbracciando così un periodo di 14 anni e mezzo, mentre la Commissione aveva indicato il termine di soli anni 12 e mezzo. Ma una durata minore non si potè stabilire nelle lunghe trattative seguite coi concessionarii, mentre la pattuita durata ebbe poi non lieve influenza ad indurre i concessionarii medesimi a diminuire le primitive pretese, ben più elevate, riguardo ai corrispettivi. Nè la durata pattuita ci parve inaccettabile, posto mente all'esempio delle passate Convenzioni, ai vistosi capitali che ora principalmente, pei maggiori obblighi imposti riguardo al materiale nautico, occorrono a siffatte Imprese; ed avuto riguardo infine alle condizioni restrittive, di cui vi abbiamo ragionato, per l'evenienza del preveduto svolgersi della nostre ferrovie. Del resto, il periodo più lungo trova sufficiente correttivo nel patto di riforma del materiale nautico ad ogni quinquennio, secondo i progressi della scienza ed i bisogni del commercio, il quale patto trovasi inserito nell'articolo 16 dei singoli quaderni d'oneri.

I capitoli X ed XI, in fine, non si discostano sostanzialmente dalle norme vigenti, trattando il primo del modo di pagamento delle sovvenzioni, ed il secondo della rappresentanza dei concessionarii nella Capitale, e dei resoconti economici e statistici dell'esercizio.

A questo proposito, una modificazione soltanto abbiamo introdotta, di cui vi faremo breve cenno. La Commissione presieduta dall'on. Di Rudinì aveva suggerito di imporre ai concessionarii l'obbligo di esibire resoconti annuali, non solo per la parte statistica, come finora fu praticato, ma altresì per la parte tecnica ed economica, allo scopo di mettere il Governo in grado di conoscere le innovazioni arrecate al materiale e l'andamento finanziario dell'impresa, per attingervi quei criterii che soli possono guidare in avvenire alla giusta determinazione dei competenti sussidii. In tale concetto concordò pienamente la nostra Commissione del 17 aprile 1876, per cui noi, convenendo nell'utilità di siffatto provvedimento, inserimmo il patto speciale, che trovasi all'art. 45 dei singoli Capitolati.

In questa rassegna rapidissima delle radicali modificazioni arrecate alle condizioni di esercizio, non abbiamo tenuto conto di molti patti di minore importanza, coi quali abbiamo procurato soddisfare ad un tempo alle esigenze

della navigazione moderna ed alle condizioni di fatto di quelle Società, che erano più in grado di assumere i nuovi servizii; al quale proposito, non è da dimenticare che per le linee internazionali eravamo in massima parte già vincolati da stipulazioni in corso, cui dovevamo conformarci, cercando tuttavia di ordinarle a miglior fine ed a perfetta stabilità.

Soprattutto dobbiamo osservare che queste ragioni non ci offrirono un campo libero per richiedere nell'impianto dei servizii un materiale nautico di nuova costruzione ed assolutamente conforme alle idee, certamente plausibilissime, della Commissione; in guisa che ci fu forza accontentarci di introdurre patti rigorosi pel materiale di aumento o di surrogazione, e d'inserire la facoltà di frequenti visite per sostituire nuovi piroscafi a quelli che più non rispondessero alle progredite esigenze marittime. Infine non abbiamo trascurato di proteggere, entro i limiti del possibile, gli Stabilimenti italiani di costruzioni navali.

Una importantissima modificazione però noi abbiamo introdotto negli accordi coi concessionarii, eliminando affatto l'obbligo, da parte del Governo, di eventuale rimborso in caso del rincaro del combustibile, oltre un determinato limite.

Rammentate, o signori, che per le attuali Convenzioni riferibili ai servizii interni ed a quelli del Levante (*Trinacria*), lo Stato assunse l'onere espresso dal seguente patto: « Qualora, per condizioni straordinarie di cose, il prezzo « dei litantraci, che hanno il medesimo potere calorifero « di quelli di Newcastle e di Cardiff, si elevasse nei porti « di Genova e di Palermo oltre le L. 50 per tonnellata, « l'eccedenza da L. 50 fino a L. 60 sarà rimborsata per « metà dallo Stato; oltre le L. 60, sarà rimborsata per in- « tero ».

Tale caso, ivi contemplato, si verificava dal primo luglio 1872 all'agosto 1874, e diede luogo a gravi difficoltà di pratico scioglimento.

Il carico, che ne derivò allo Stato, fu di oltre *un milione* di lire, siccome appare dal seguente prospetto:

R. Rubattino	L.	304,728.22
Peirano Danovaro	»	255,364.85
J. e V. Florio	»	278,792.79
Trinacria	»	178,708.04
Totale	L.	1,017,593.90

La passata Amministrazione, nel programma posto alla prima Commissione, accennò alla cancellazione di quel patto; nondimeno la Commissione medesima vi fece sopra alcuni studii, che illustrano l'argomento e sono diretti a dimostrare che, qualora occorresse di conservare quel patto, conveniva riformarlo sopra basi determinate e precise.

La Commissione da noi istituita rivolse speciale cura a siffatta questione, e deliberò recisamente che fosse da escludere ogni onere aleatorio di simile natura nei nuovi contratti.

Noi ci siamo tenuti fermi a questo concetto, che ci pare razionale, non convenendo al Governo assumere carichi indeterminati. Alla stessa stregua abbiamo proceduto relativamente alle spese di transito del Canale di Suez, per sottrarci, come vi diremo in appresso, ad ogni rimborso eventuale.

Per quanto utile però sia, sotto ogni aspetto, l'annullamento dell'obbligo di rifusione di parte del prezzo del carbone in determinati casi, non è meno vero che questa circostanza merita di essere tenuta a calcolo nella valutazione dei sussidii accordati alle Società.

Un altro fatto vuol essere specialmente considerato nel confronto dei sussidii convenuti colle presenti stipulazioni in confronto delle anteriori, e cioè la eliminazione assoluta di qualsiasi anticipazioue da parte dello Stato, la quale si traduce in riduzione del sussidio stesso, dappoichè le anticipazioni in discorso vennero per lo innanzi sempre concesse *senza interesse*. Di fatto, voi rammenterete che, per le Convenzioni del 1862 e 1869, furono dal Governo anticipate le seguenti somme, *senza interesse*, per agevolare l'acquisto del materiale, cioè:

Alla Società Rubattino, pei servizii interni, rimborsabili in 6 anni	L.	1,800,000
Alla Società Peirano e Danovaro, pei servizii interni, rimborsabili in 3 rate	»	3,000,000
Alla Società Florio, pei servizii interni, rimborsabili in 2 rate	»	1,000,000
Alla Società Adriatico-Orientale, per la linea d'Egitto, rimborsabili in 10 rate	»	1,500,000
Alla Società Rubattino, per la linea Genova-Alessandria d'Egitto, rimborsabili in 5 anni	»	4,090,000
Totale	L.	11,300,000

(*La fine nel prossimo numero*).

IL SUSSIDIO DI MILANO PEL VALICO DEL GOTTARDO

In relazione alla notizia che noi pure riferimmo, nel precedente numero, dai giornali milanesi, leggiamo nei giornali medesimi di questi ultimi giorni il seguente *comunicato* municipale:

Alcuni giornali hanno annunciato che la Giunta chiederà nella prossima seduta del Consiglio d'essere autorizzata a pagare una somma di L. 150 mila in acconto del sussidio di un milione e mezzo, votato, sette anni or sono, a favore della ferrovia pel valico del Gottardo.

La Giunta, dopo la consigliare seduta del 12 dicembre 1876, non si è punto intrattenuta, non avendone motivo, di simile argomento. Essa non ha dimenticato che in quella seduta, discutendosi il bilancio preventivo 1877, il Sindaco dichiarò: « che, sebbene non dovesse pagarsi quel sus- « sidio per le note ragioni, pure doveva stanziarsi in bi- « lancio la somma di L. 150 mila come conseguenza del- « l'impegno preso, e doveva stanziarsi nella sola misura « di L. 150,000, perocchè Milano, in ogni caso, è obbli- « gata a pagare il complessivo sussidio di un milione e « mezzo in dieci annuali rate, decorribili dal verificarsi le « condizioni a cui è allegato il concorso stesso.

Ora queste condizioni non essendosi peranco verificate, non poteva passare per la mente alla Giunta di chiedere autorizzazione al pagamento di somma alcuna, ed in conseguenza devesi rinviare al sig. L. T., autore dell'articolo che leggesi nella *Perseveranza* del 23 marzo, la tema di misure precipitose ed imprudenti.

A schiarimento di quest'ultima allusione ed a completa informazione dei nostri lettori in così importante argomento, crediamo opportuno riferire l'accennato articolo del sig. L. T., in cui specialmente si tratta di un nuovo tracciato in sostituzione della linea del Monte Ceneri, qualora potesse questa venire sospesa per facilitare il compimento dell'impresa del Gottardo: ben inteso che noi non entriamo giudici del nuovo progetto, diretto a favorire particolarmente gli interessi di Milano.

Ecco l'articolo accennato:

Quando il Consiglio comunale di Milano, nella memorabile seduta del 29 maggio 1870, deliberava il concorso del Comune nella ragguardevole somma di L. 1,500,000 a fondo perduto per sussidio al Governo nella grande opera del traforo del Gottardo, ebbe implicitamente di mira a ciò, che la scelta della linea di congiunzione della rete italiana a quel valico, salvi i supremi riguardi agli interessi generali e commerciali della Nazione, avesse da riescire tale da portare il massimo giovamento alla città. Egli è per questo titolo che esso ebbe prudentemente a vincolare l'efficacia del suo voto alla condizione che si costruisse il tronco Bellinzona-Lugano-Chiasso, indicato negli accordi di Berna del 13 ottobre 1869, che venisse cioè effettuato il passaggio del Monte Ceneri.

Ora, la sopravvenuta crisi finanziaria della Società del Gottardo, l'impossibilità constatata e confessata dalla stessa di poter proseguire nella impresa senza nuovi sussidii da parte degli Stati contraenti, e senza la riduzione delle reti subalpine, od almeno la protrazione dei loro compimento ad epoca migliore, quando cioè il tronco principale, che ha per principale obbiettivo Genova, per la sponda orientale del Lago Maggiore, avrà col prevedibile largo suo reddito somministrato modo di sopperire alle maggiori spese richieste dal loro eseguimento, hanno resa incerta la soluzione del problema. Pendono su questo argomento serie trattative fra i tre Stati patrocinanti la grandiosa impresa, trattative di cui non si conoscono ancora le precise basi, e che potrebbero condurre facilmente alla adozione dell'accennato secondo partito, a quello cioè di prorogare a tempo indeterminato la congiunzione ferroviaria fra Lugano e Bellinzona pel Monte Ceneri, avuto riguardo ed al costo ragguardevole di quel tronco, che nella lunghezza di soli chilometri 25,700, anche adottando il partito più economico proposto dall'ing. Hellwag, con pendenze del 25 per mille, sarebbe per importare una somma di L. 13,950,000, senza tener conto della spesa per provvista del capitale, e dei relativi interessi durante la costruzione; ed alle condizioni finanziarie dell'Italia chiamata a concorso, e che già ebbe ad obbligarsi per la cospicua somma di L. 45,000,000.

In questo stato di cose, la proposta della Giunta municipale, che vediamo accennata nei giornali, di dare effetto alla deliberazione consigliare del 29 maggio 1870 col pagamento della prima delle dieci rate convenute in lire 150,000, ci pare alquanto precipitosa, ed oseremmo dire imprudente, sinchè almeno le trattative in corso, e di cui facemmo parola più sopra, non abbiano raggiunta la loro fine, non se ne conosca ufficialmente il tenore, e non abbiano ottenuto la necessaria sanzione dal Parlamento.

Ma la linea Milano-Lugano-Bellinzona è dessa poi veramente la più proficua negli interessi reali, massime commerciali, di Milano? Dopo gli accennati studii fatti eseguire dal benemerito Comitato gallaratese, e poscia fatti completare da una Associazione costituitasi in Milano fra i più ragguardevoli industriali e commercianti della città e provincia, che di recente ne domandarono la concessione governativa (studii che non erano stati tentati prima degli accordi di Berna e delle discussioni pei sussidii dibattutesi in seno ai nostri Consigli provinciale e comunale), un altro tracciato pratico fu posto in campo, il quale, senza scemare la grande importanza per Milano della linea Lugano-Bellinzona, ne equilibra ne' suoi risultati ed economicamente ne migliora le condizioni, e, quel che più conta, ne minorerebbe grandemente il danno di una prorogata esecuzione del Monte Ceneri. È questo il progetto che da Novara per Gallarate porterebbe a Luino per la Val Cuvia e di là a Pino ed a Bellinzona, e del quale tenne a lungo parola l'ing. Tatti in alcuni articoli della *Perseveranza* del settembre 1876.

Giusta il progetto medesimo, Milano si allaccierebbe al valico alpino per Gallarate, aggruppando in quella Stazione le provenienze di Genova e del Piemonte. La distanza da Milano a Bellinzona per questa via sarebbe di chil. 126.00. Ritenendosi lo sviluppo nei limiti di massima pendenza del 9 per mille e di curve del minimo raggio di metri 400, esso avrebbe i caratteri di una vera strada di pianura.

Egli è bensì vero che tale distanza, planimetricamente parlando, risulterebbe di soli chil. 107 per la via di Chiasso, Lugano ed il Monte Ceneri, e ne risulterebbe quindi un apparente accorciamento di chil. 19.20. Qualora però si consideri che nei patti del trattato internazionale di Berna la Società del Gottardo si è riservata di aumentare del 50 per cento le tariffe normali, tanto pei viaggiatori, quanto per le merci, per quei tronchi che fossero per superare la pendenza del 15 per mille; e che nel tronco Chiasso-Bellinzona vi sono saltuariamente delle tratte del 16, del 18 e fino del 25 per mille (tratta Monte-Ceneri-Giubbiasco), evidentemente la effettiva distanza, per riguardo alla spesa di trasporto, deve aumentarsi della metà della materiale percorrenza da Chiasso a Bellinzona, cioè di chilometri 27.50, e quindi portarsi a chilometri 134.50 e rendere quindi sotto l'aspetto pratico il tracciato per Lugano maggiore di chilometri 8.50.

Nè questo tracciato sarà per avvantaggiare neppure sotto il riguardo del tempo; dacchè, in conseguenza delle molte e forti pendenze e contropendenze succennate, e delle molte curve e controcurve a piccolo raggio, di cui è affetto massime il tratto da Camerlata a Chiasso e da Chiasso a Bellinzona, la massima velocità dei convogli diretti sul tronco di Lugano dovrà limitarsi a 45 chilom. all'ora, fermate comprese, mentre potrà spingersi senza pericolo a 60 chilom. all'ora, sul tronco per Gallarate, pure fermative comprese. Sicchè, mentre il tempo occorrente a percorrere il primo sarebbe di ore 2.23', quello a percorrere il secondo si ridurrebbe a sole ore 2.6', col vantaggio di circa un quarto d'ora. Quindi economia di spesa, economia di tempo per giungere da Milano a Bellinzona per la via di Gallarate, anzichè per quella di Lugano.

Milano, d'altronde, già congiunta ferroviariamente con Lugano, avvantaggerebbe i suoi traffici e le sue comunicazioni con una zona importantissima per movimenti industriali, quale si è la valle del Bardello e la Val Cuvia, Besozzo, Gavirate, Germignaga, Luino, dove sono molteplici e fiorenti opificii di filatura e tessitura di cotoni e sete, e molte cartiere, che hanno in questa città le loro sedi commerciali ed il loro spaccio; e per Laveno e Luino moltiplicherebbe e faciliterebbe i suoi contatti col Lago Maggiore. La vitalità del commercio di Milano non è circoscritta alla sua cerchia, ma ha la sua base di produzione nell'ampia regione circostante, dove forze naturali di cadute d'acqua ed una fitta ed intelligente popolazione hanno sviluppato e continuamente sviluppano nuovi opificii e nuove industrie, la cui prosperità naturalmente rifluisce sul suo centro. Sicchè, ammesso pure che, a titolo di sostenere una effettiva concorrenza colla linea rivale di Luino, la Società del Gottardo avesse a rinunciare alla facoltà di aumento delle sue tariffe sul tronco Chiasso-Bellinzona, il vantaggio di quella linea per la nostra città si limiterebbe al commercio di transito, mentre quella Gallarate-Pino congiungerebbe al vantaggio del commercio di transito quello pure assai produttivo del movimento locale.

Noi abbiamo troppa fiducia nel senno del nostro Consiglio comunale per credere che non sarà per guastare la posizione attuale delle cose con una inconsulta deliberazione, e che, uniformandosi in ciò alla savia condotta della nostra Deputazione provinciale, non sarà per acconsentire al proposto pagamento della prima rata del promesso concorso, se non quando si conosca l'esito delle trattative in corso fra le tre Potenze segnatarie del protocollo di Berna; e qualora da dette trattative non risulti pattuita l'immediata esecuzione della linea del Monte Ceneri, non se ne accetti la proroga, e non si faccia alcun pagamento, se non a condizione della scelta da parte del Governo della congiunzione del Gottardo con Genova per Novara e Gallarate, e conseguentemente della possibilità per Milano di usufruire dei vantaggi del commercio di transito dell'Italia orientale e peninsulare colla Svizzera e colla Germania, anche in pendenza delle future deliberazioni per la costruzione del traforo del Monte-Ceneri.

Milano, 18 marzo 1877. L. T.

LA QUESTIONE FERROVIARIA IN FRANCIA

L'importante discussione apertasi nella Camera dei deputati francese, a proposito del progetto di fusione di alcune Compagnie secondarie colla Compagnia d'Orléans, di cui abbiamo parlato nei numeri precedenti, continuò in questi giorni, e non è ancora chiusa.

Il Ministro delle finanze, sig. Leone Say, confutando il discorso del sig. Le Cesne, dimostrò che lo Stato ha maggior vantaggio a farsi garante, anzichè imprenditore; e che il riscatto da parte dello Stato implica l'esercizio da parte del medesimo, collo sconvolgimento generale del bilancio per conseguenza.

Il signor Le Cesne diceva: « Create un capitale per riscattare le linee attuali e per costruire 20,000 chilometri nuovi; vedrete poi quello che avrete a fare delle linee riscattate ».

Il signor Leone Say respinse energicamente tale sistema. È utile talvolta (diss' egli) sborsare un capitale più o meno considerevole per creare una forza produttiva; ma qui si tratta di spendere dei capitali senza limite, e l'applicazione di questa teoria non sarebbe che la rovina del paese.

Ai partigiani delle soluzioni autoritarie, che pretendono il riscatto da parte dello Stato dover dare il buon mercato dei trasporti, e che si attendono tutto da un'agglomerazione delle tariffe, il semplice buon senso risponde: che primieramente non è certo che lo Stato sia in grado di esercitare più economicamente d'una Compagnia; ch'è irragionevole attribuirgli, in modo generale ed assoluto, una attitudine superiore a quelle individuali; ch'esso è soggetto alla legge comune, e non può prestare i suoi servizii a pura perdita; che qualunque riforma si riducesse ad un ribasso nel prezzo dei trasporti intaccherebbe direttamente il bilancio, ed in conclusione sarebbe la massa dei contribuenti che ne farebbe le spese.

In ciò vi sarebbe (conchiuse il signor Say) qualche cosa di assai grave pel credito pubblico e per le finanze. Le tariffe diverrebbero *imposte*, e discusse come tali, sarebbero pel Governo sorgente di difficoltà e di brighe inestricabili. —

Dopo un discorso del relatore della Commissione, signor Waddington, favorevole al riscatto generale, prese la parola il Ministro dei lavori pubblici, il cui lungo ed importante discorso troviamo riassunto nel *Journal des Débats*, mentre il *Journal des trav. publ.* ne reca il testo in apposito supplemento.

Il signor Christophle dice che le convinzioni che gli hanno ispirato il progetto di legge presentato, non vennero se non fortificate dalla discussione. I varii sistemi posti innanzi furono d'accordo in un solo punto: il rigetto della Convenzione; ma nessuno d'essi ha potuto riunire una maggioranza nel seno della Commissione. In fine, questa si è collegata intorno all'emendamento del signor Allain-Targé, emendamento che il Ministro medesimo è disposto in massima ad accettare; perocchè egli non ebbe mai in mira se non l'interesse dello Stato, di cui è il rappresentante. (*Benissimo!*)

La Compagnia delle Charentes si trovava nella situazione la più precaria, come pure la Compagnia della Vandea e le altre piccole Compagnie della regione. Era impossibile non cercare un rimedio a tale situazione in una combinazione colla Compagnia d'Orléans. Una certa benevolenza s'introdusse nella preparazione di questa Convenzione; ma si può, come propone il signor Allain-Targé, attenersi a termini più rigorosi, e non dare alla Compagnia delle Charentes che ciò che realmente vale la sua rete.

Erasi trattato di costituire una settima rete: era questa l'idea del signor Philippart. Ma il tentativo non riuscì, e le linee che avrebbero potuto formarla, sono attualmente smembrate.

La Compagnia delle Charentes è stata disgraziatamente mal concepita, ed i prolungamenti ch'essa ha ottenuto dalla sua origine in poi non bastarono a renderla vitale.

Un progetto elaborato nel 1874 non ha potuto avere esecuzione, perchè si basava sopra nuove aggiunte al conto di primo impianto, il che equivaleva ad una proroga del fallimento. E se una liquidazione è inevitabile, è meglio farla oggi che entro cinque anni.

Parlasi poi di formare, con tutti questi tronchi sparsi, una nuova rete, che sarebbe garantita dallo Stato; ma non si vede che tale sistema consiste nel far pagare dal Tesoro le spese d'una concorrenza, che durerebbe sino all'accordo delle Compagnie concorrenti, a carico del pubblico?

Egli è, infatti, un miliardo che lo Stato dovrebbe anticipare e che non rivedrebbe più. Tratterebbesi oggidì di far costruire dallo Stato circa 400 chilometri, che sarebbero consegnati alla Compagnia delle Charentes, ma ciò verrebbe ad accrescere e prolungare le deficienze del reddito.

Con un altro sistema, quello delle Compagnie regionali, la garanzia dello Stato interverrebbe in una proporzione che non porterebbe a meno di 5 milioni annui il carico dello Stato, senza serie probabilità di rimborso.

La soluzione del problema sta forse nelle Compagnie affittuarie? È permesso dubitarne, dopo uno studio di questo sistema fatto in Olanda, dove funziona.

È accaduto in Olanda ciò ch'è accaduto in Francia. Le Compagnie proprietarie delle linee fruttifere hanno rifiutato di costruire le linee meno produttive. Lo Stato ha dovuto incaricarsi della rete e darla in affitto ad alcune Compagnie, in difetto d'altra soluzione. Ma l'affare non fu certo brillante nè pegli affittuarii, nè per lo Stato, che ricavò l'1 0[0 del capitale impiegato.

Non si potrebbe dunque proporre l'applicazione di questo sistema in Francia.

Bisogna notare che in tutte queste combinazioni si dovrà domandare un importante sacrificio (*soulte*) agli obbligazionisti; donde nascerebbero inevitabilmente delle speculazioni, a cui nè il Governo, nè la Camera devono indirettamente prestar mano.

Dal punto di vista politico, strategico, finanziario e commerciale, l'unificazione delle reti è preferibile alla concorrenza. Ma in questa ipotesi, due soluzioni si presentavano: il riscatto da parte dello Stato, e la Convenzione che si sta ora discutendo.

Il primo è stato eloquentemente difeso dal signor Le Cesne. Quell'idea ha la sua grandezza, ma non è questo il momento di realizzarla. Primieramente si può domandare se l'aumento annuale del prodotto netto continuerà sotto l'amministrazione dello Stato; ciò è assai dubbio, e non si può sperare che lo Stato difenderà le sue tariffe come fanno le Compagnie.

Ma come si effettuerà il riscatto? Esso sarà conforme alle regole dei quaderni d'oneri, cioè secondo la media del prodotto netto dei cinque ultimi anni d'esercizio.

Questo regime si applica alle linee che hanno 15 anni di esistenza. La legge del 1874 permette di valutare le linee che hanno meno di 15 anni di esistenza secondo il prezzo di primo impianto.

L'annualità da pagare per le prime linee comprende i 420 milioni, che sono il totale del prodotto netto. Ma restano da liquidare le concessioni che hanno meno di 15 anni al prezzo reale di costruzione, cioè un miliardo e 500 milioni, che non hanno alcuna contropartе di prodotto. È questo un carico annuo di 80 milioni, il primo beneficio dell'operazione.

Ma vi sono altri carichi: il rimborso del materiale ruotante, che vale un miliardo, deducendo le garanzie d'interesse che ritornerebbero allo Stato. Per questo titolo si avrebbe un nuovo carico di 40 o 50 milioni all'anno. Inoltre, cambiando l'Obbligazione in un titolo dello Stato, si toglie allo Stato il prodotto dell'imposta pagata dalle Obbligazioni: non si può, infatti, pensare a mettere una imposta sui titoli dello Stato (*Benissimo!*)

La perdita annua pel Tesoro, risultante dal riscatto, non può esser valutata meno di 132 milioni, e non vi ha urgenza a fare tale operazione, che può essere la soluzione dell'avvenire. D'altra parte, la Convenzione proposta non ritarda punto il riscatto, e non muterà in nulla i diritti dello Stato.

Il sistema del 1859 può dare ancora la migliore solu-

zione delle attuali difficoltà, salvare le Compagnie compromesse e procurare alle popolazioni il compimento della rete.

Questo sistema è già riuscito; e per convincersi ch'esso non ha dato alle Compagnie i beneficii esagerati di cui si è parlato, basta confrontare i dividendi del 1859 e del 1876. Si vedrà che questi dividendi furono sempre in diminuzione. In quanto ai beneficii sull'interesse del 5.75, essi non sono nè permanenti, nè considerevoli; e nella Convenzione si può anche rimediare a questo lieve inconveniente.

La garanzia d'interesse, che si è rappresentata come un carico intollerabile, non è che un'anticipazione al 4 0[0 di interesse, e che sarà rimborsata entro un breve termine.

Nel 1875 si è compilato un quadro delle previsioni del carico risultante da tale garanzia, e queste previsioni si trovarono giustificate, con piccolissime differenze. Si può dunque presumere, riferendosi a tali calcoli, che nel 1882 la garanzia d'interesse cesserà di funzionare, e che il rimborso comincerà a compiersi nel 1892. A questa data, lo Stato rientrerà pienamente nel suo credito.

La Compagnia d'Orléans è soggetta a queste condizioni generali; e mercè l'aumento del prodotto netto, ch'è per per essa di 2 milioni, sarà libera del suo debito nel 1892. Se ora le si impongono nuovi lavori, e se lo Stato le accorda nuove garanzie, ne risulterà soltanto qualche ritardo nel rimborso allo Stato, ma queste non sono nè avventure, nè illusioni: è un avvenire che presenta sicure garanzie.

Il vero scopo dell'attuale discussione è di illuminare il Governo e la Commissione sulla via su cui dovranno cercare una soluzione. Ebbene! donde vengono le ripugnanze che desta il sistema del 1859? Egli è che, in gran numero di casi, le Compagnie non hanno dato al paese la soddisfazione che se ne attendeva, dal punto di vista dell'esercizio.

Tutte le facilitazioni desiderabili non furono, infatti, accordate al pubblico; ma il vero errore fu commesso dal Governo di allora, il quale avrebbe dovuto venire in aiuto delle Compagnie con lievi sovvenzioni per assicurare lo sviluppo della rete.

In quella vece, si è fatta la legge del 1865, la quale diede ai Dipartimenti molta libertà. Ma al Governo incombe il dovere di dare soddisfazione ai voti del paese in materia di ferrovie, e la legge del 1865, misconoscendo quest'obbligo, ha facilitata la creazione di linee secondarie, a cui si deve la situazione attuale, ed ha turbato il controllo dello Stato.

Per mettere le cose sopra un piede conveniente, bisogna giungere al riscatto delle linee secondarie per mezzo delle grandi Compagnie. Lo si può, se si vuole tenersi lontani da fantasie, come quella consistente nell'imporre alla Compagnia d'Orléans 2500 chilometri di più delle linee previste, il che implicherebbe per tutta la Francia una rete di 72,000 chilometri.

In realtà, le occorrono 38,000 chil.; ed è giunto il momento di dare soddisfazione alle regioni meno favorite finora: 31,000 chil. sono già concessi, ne restano dunque ancora 7000. Facendone 12 o 15,000, si raggiungerebbe il *maximum* della cifra ragionevole. Ma, prima, bisogna fare la liquidazione del passato; e l'istrumento di questa liquidazione è la Convenzione presente, che può subire delle modificazioni nel senso indicato dal signor Allain-Targé. È uno studio che deve fare la Commissione.

Rimane a trattarsi la questione delle tariffe, la quale diede luogo a molte recriminazioni, di cui soltanto alcune sono fondate.

In primo luogo, avvi la tariffa legale: tariffa che non è applicata, perchè troppo elevata. Si s'intese adunque per fissare una tariffa generale meno pesante. Questa tariffa generale è, in media, inferiore a quelle che sono in vigore nei paesi vicini, il Belgio, la Prussia e l'Inghilterra. Lungi dal seguire una progressione ascendente, essa tende invece a decrescere.

Se vi sono dunque critiche fondate dal punto di vista generale, la situazione è favorevole. Si è invocata l'inchiesta fatta dall'Assemblea nazionale ed il rapporto del signor Dietz-Monnin. Ora questa inchiesta, la quale non fu contraddittoria, contiene molti errori, che furono ripetuti in questa discussione.

Si lamenta la complicazione delle tariffe. Il quadro relativo è difficile a intendersi, ma è fatto pei commercianti, i quali non devono consultare se non le tariffe che loro interessano. L'unificazione, che alcuni reclamano, costerebbe sommamente cara.

Quanto alla semplificazione, come quella in vigore nell'Alsazia-Lorena, è essa così vantaggiosa come si disse? Questa semplificazione ha per condizione il vagone pieno; e vi sono degl'intermediarii che s'incaricano, mediante compenso, di adempiere questa condizione del vagone pieno.

Ma questa complicazione non sarebbe adottabile in Francia. Sono le tariffe differenziali che sollevano le maggiori obbiezioni. La tariffa differenziale è quella che non è proporzionale alla distanza; ed a questo titolo, essa è necessaria. Senza questa tariffa, alcune merci resterebbero per istrada. Il frumento, il carbon fossile, se pagassero le loro tariffe piene, non troverebbero più tariffe differenziali. L'industria non potrebbe vivere.

Il Commercio francese attacca pure la tariffa di transito, che favorisce il passaggio della merce estera. Nondimeno queste tariffe sono assolutamente necessarie: esse recano dei beneficii alle Compagnie, e danno alimento ai nostri porti. (*Benisscmo!*)

Ciò che v'ha di difettoso nelle tariffe può esser corretto, senza ricorrere ad altre armi che quelle della legge attuale. Infatti, nessuna tassa può essere percetta che dopo essere stata omologata dal Ministro dei lavori pubblici, ed il Ministro ha il diritto, non solo di rifiutare la omologazione, ma di modificare la tariffa proposta.

Vi furono delle contestazioni da parte delle Compagnie, ma esse non poterono essere sostenute, e sono ora abbandonate. Si vorrebbe andar più lungi e chiedere che il Ministro avesse il diritto di modificare le tariffe da sè solo, senza il concorso delle Compagnie? Questa sarebbe la distruzione delle stesse concessioni, e le Compagnie potrebbero alla loro volta domandare di essere esonerate dai loro obblighi.

Il diritto del Governo è dunque certo: esso lo esercita tutti i giorni. Ed è per ciò che la nuova linea da Parigi a Dieppe essendo più breve di 32 chil. dall'antica, la Compagnia ha dovuto applicare la tariffa del tragitto più breve; ed è pure per ciò che la Compagnia del Nord, la quale aveva abbassato la tariffa da Lille a Valenciennes per far concorrenza alla Compagnia locale, avendo voluto rialzare questa tariffa dopo la fusione, non vi fu autorizzata. (*Benissimo!*)

D'altra parte, tutte le approvazioni di tariffe essendo provvisorie, il Governo ha il diritto, quando gliene sia dimostrata la convenienza, di ritirare la sua approvazione. La suprema garanzia delle tariffe risiede nella discussione che s'impegna tra le Compagnie ed il Ministro, al momento della prima applicazione d'una tassa.

Si vuole, per aumentare vieppiù queste garanzie, rinforzare il Consiglio superiore delle ferrovie, come ne fu fatta la proposta al Senato? L'oratore non vi fa alcuna obbiezione. Altre formole ancora potranno essere studiate in seno alla Commissione.

Trattasi di liquidare il passato, di compiere la rete e di stabilire delle garanzie contro gli abusi. Da questo triplice punto di vista, il Ministro accetta il controprogetto del signor Allain-Targé, e ne domanda il rinvio alla Commissione. (*Benissimo!*) —

Dalle ultime notizie risulta che, nella seduta del 22 corrente, il Ministro, mantenendo sempre il principio della Convenzione colla Compagnia d'Orléans, ammise la convenienza di nuove trattative, che potrebbero riuscire ad alcune modificazioni e ad alcuni miglioramenti che sembrano desiderati dalla Camera.

Chiudendo quindi la lunga discussione, e mettendo anzitutto ai voti l'emendamento proposto dai sigg. Le Cesne, Bethmont, Waddington e Wilson pel riscatto almeno delle linee comprese nella Convenzione (dopo avere essi rinunciato all'idea del riscatto generale); la Camera lo respinse con 244 voti contro 201.

Essa approvò poscia, con 246 voti contro 207, il rinvio alla Commissione del contro-progetto Allain-Targé, accettato

dal Ministro, e che, consiste, com'è noto, nella concentrazione delle linee di grande traffico d'una stessa regione sotto una stessa Amministrazione; nell'aprire nuove trattative colla Compagnia d'Orléans, riservando pure allo Stato il diritto relativo ad ulteriori concessioni; nello stabilire regolamenti che assicurino l'esercizio permanente dell'autorità dello Stato sulle tariffe; ed in caso d'insuccesso delle trattative colla Compagnia d'Orléans, spetta allo Stato il diritto di costituire una settima grande rete dell'Ovest e del Sud-Ovest.

Però il Ministro fece già le sue riserve su questa ultima condizione, che metterebbe la Camera in contraddizione con sè stessa circa la questione del riscatto.

Il *Journ. des trav. pub.* aggiunge poi, all'ultimo momento, che la Commissione, dopo aver lungamente discusso il contro-progetto del sig. Allain-Targé rinviatole dalla Camera, ha deliberato di rimandarlo al Ministro; per cui (conchiude quel giornale) la questione non ha fatto un passo, fuorchè nel senso che la Commissione, così divisa fino a ieri ne' suoi voti, si trova ora unanime nel domandare una soluzione al Governo.

Nostre Corrispondenze

STRADE FERRATE ROMANE.

In riserva di pubblicare, come al solito, la Relazione letta all'Assemblea tenuta il 26 corr., presso la sede della Società in Firenze, ed il resoconto ufficiale di quest'Assemblea, facciamo luogo alla seguente informazione d'un egregio nostro corrispondente:

Firenze, 26 marzo.

Oggi aveva qui luogo l'annunciata Assemblea straordinaria degli azionisti delle Strade ferrate Romane per deliberare sopra la proposta transazione di riparto, fra le diverse categorie di Azioni comuni, trentennarie e privilegiate toscane, della rendita assegnata dal Governo nella Convenzione 17 novembre 1873 pel riscatto delle linee sociali, qualora venisse approvato dal Parlamento.

È noto come colla detta Convenzione il Governo abbia assegnato a ciascuna Azione comune L. 7.50 di rendita, ed a ciascuna trentennaria e privilegiata L. 10 di rendita, con decorrenza 1° gennaio 1874, salvi, nei rapporti fra le diverse qualità di Azioni, i rispettivi diritti e privilegi, come all'art. 8°, senza che il Governo entrasse per nulla in tale riparto da farsi dalla Società medesima.

La detta Convenzione non venne sinora approvata dal Parlamento, malgrado siano già state presentate due Relazioni di due distinte Commissioni nominate dalla Camera dei deputati, favorevoli, in generale, al proposto riscatto.

Intanto il Consiglio d'amministrazione era vivamente sollecitato dagli azionisti a condurre avanti la pratica pel riscatto suddetto, ed anche a tentare all'uopo di migliorare la condizione dei medesimi azionisti, ottenendo per essi la facoltà di entrare in quelle nuove combinazioni di Società industriali che fossero costituite per l'esercizio delle ferrovie riscattate.

A raggiungere questo duplice scopo, la prima cura era quella di procurare di sciogliere, mediante un'equa transazione, le differenze fra le diverse categorie di Azioni nel riparto della rendita sovraindicata.

L'Assemblea suddetta, nella quale erano rappresentate circa 86[m Azioni, approvò a voti quasi unanimi il proposto riparto della rendita, mantenendo a ciascuna delle tre categorie di Azioni la rispettiva quota assegnata dal Governo, ed erogando a favore delle Azioni trentennarie le tre annate d'interesse decorse dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1876 per le Azioni medesime, ed alle privilegiate toscane quella dell'anno in corso 1877 della rendita assegnata alle comuni, a tacitazione di ogni loro pretesa.

Quindi le Azioni trentennarie, oltre alle L. 10 di rendita loro assegnate nella Convenzione suddetta con decorrenza 1° gennaio 1874, vengono a prendere altre L. 194 circa cadauna per le tre annate d'interesse spettanti alle comuni; e le privilegiate toscane, ferma a loro favore la stessa rendita di L. 10 con pari decorrenza, prendono per l'annata d'interessi loro ceduta dalle comuni altre L. 65 circa; ed alle Azioni comuni restano salve le L. 7.50 di rendita con decorrenza dal 1° gennaio 1878.

Il ritardo nell'approvazione della Convenzione suddetta ha portato, se non altro, il beneficio di questa transazione, che non posso non riconoscere giusta. La posizione giuridica di ogni categoria delle Azioni Romane mi pare ora sufficientemente stabilita e determinata, e ciascun detentore di dette Azioni può sapere quello che possiede.

Non si dubita che, quand'anche piacesse a qualche poco ragionevole azionista d'impugnare avanti ai tribunali la proposta transazione, la medesima sarebbe mantenuta in virtù dell'art. 8° della Convenzione suddetta, che dava alla Società la facoltà di stabilire il riparto della detta rendita; e tale fu il parere unanime dei legali consultati in proposito.

La stessa Assemblea raccomandava poscia al Consiglio d'amministrazione di sollecitare l'esecuzione della suaccennata Convenzione, colla facoltà ai singoli azionisti delle Ferrovie Romane di partecipare alle ulteriori combinazioni per l'esercizio delle ferrovie riscattate, da concedersi all'industria privata.

E siccome l'art. 29 dello statuto sociale delle Romane esige che deliberazioni di questo genere siano approvate in due distinte e successive Assemblee, così fu rinviata ad altra Assemblea, da convocarsi non più tardi della fine di giugno p. v.. la definitiva approvazione della proposta transazione.

È probabile che nessun ulteriore ostacolo verrà frapposto all'approvazione parlamentare ed all'attuazione definitiva del proposto riscatto, perchè la condizione delle Ferrovie Romane ha sempre migliorato, come migliora tutti i giorni, con un costante e progressivo aumento di prodotti e colla eseguita sistemazione delle linee riscattate. X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

La *Perseveranza* del 25 corr. ha pubblicato alcune informazioni relative ad un reclamo sporto dal Commercio genovese contro un contratto già da molto tempo stipulato tra la Società ferroviaria dell'Alta Italia e la ditta Carlo Raggio di Genova. Ci consta che quelle informazioni sono conformi al vero.

Infatti, la ditta Raggio conchiudeva sino dal 1872, colla detta Amministrazione ferroviaria, un contratto in virtù del quale si obbligava a costruire, a proprie spese, uno stabilimento per la confezionatura del carbone in *mattonelle;* e la Società, dal canto suo, garantiva, per il periodo di 5 anni, una determinata quantità di lavoro giornaliero, mercè cui la Ditta poteva mantenere il suo stabilimento. Le concedeva inoltre alcune facilitazioni nei trasporti del carbone destinato allo stabilimento suddetto, o da esso spedito.

Tali agevolezze miravano specialmente a dare alla ditta Raggio un congruo compenso per la ingente spesa da essa sostenuta per l'impianto dello stabilimento. D'altra parte, siccome i prodotti di esso, ove si deduca il quantitativo destinato alla Società ferroviaria, si riducono a ben poca cosa, così è evidente che le facilitazioni accordate alla Ditta medesima non potevano recar nocumento ai commercianti di quel combustibile nella piazza di Genova.

Sta però di fatto che il ribasso delle tariffe, accordato ad una sola Ditta per un lungo periodo d'anni, si presenta, a primo aspetto, col carattere di un privilegio, e da questo lato non si può a meno di rico-

noscere che i reclami dei Genovesi, quantunque basati più sopra timori che sopra danni reali, avessero un fondamento di attendibilità. Laonde il Ministero dapprima, e la Società ferroviaria poi, hanno cercato il modo di togliere codesta cagione di lagni: ed a tale scopo sappiamo che furono iniziate colla ditta Raggio le opportune trattative, le quali, non dubitiamo, sortiranno un esito soddisfacente, tale da togliere ogni ulteriore apprensione al Commercio genovese.

Sappiamo che in questi giorni venne fatto l'esperimento con una *sagoma-limite* per constatare se fosse possibile o no di far percorrere la linea della Porretta al monumento del Duca di Genova, fuso in bronzo a Firenze e che dev'essere trasportato a Torino.

L'esito fu negativo, essendosi verificato che la sagoma ha urtato contro la parete di quasi tutte le gallerie. Si dovrà quindi pensare ad altro modo di trasporto, almeno sino a Bologna.

La settimana scorsa ebbero luogo, presso la Direzione generale delle ferrovie dell'Alta Italia in Milano, gli incanti, così per il nuovo ponte da costruire sul Serchio (linea Pisa-Spezia), come per il viadotto sul Fella (linea Pontebbana).

Il ponte sul Serchio componesi di una impalcatura metallica a doppio binario, poggiata su due spalloni e due pile fondate col sistema pneumatico; il viadotto sul Fella componesi di una travata metallica di ben 168 metri di lunghezza, divisa in 5 campate.

L'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche di Napoli, diretta dall'ing. A. Cottrau, rimase aggiudicataria di questi importantissimi lavori.

Lunedì scorso si tenne in Torino l'assemblea generale ordinaria e straordinaria degli Azionisti della Società italiana di lavori pubblici.

Dopo la lettura di una elaborata Relazione del Consiglio d'amministrazione, dietro la quale si potè constatare che la condizione finanziaria della Società, contrariamente alle voci corse, è molto soddisfacente, l'Assemblea passò alla votazione unanime del bilancio 1876, e delle proposte per la riduzione del capitale sociale, impiegandovi le Azioni delle Bonifiche Ferraresi possedute dalla Società stessa, e per conferire al Consiglio la facoltà di chiedere al Governo l'autorizzazione d'introdurre le relative modificazioni nello Statuto sociale.

La distribuzione fra gli Azionisti, ed in proporzione delle loro Azioni possedute, dei titoli delle Bonifiche Ferraresi sarà regolata secondo il progetto stato presentato dal Consiglio nei seguenti termini:

« Sulla presentazione di quindici Azioni della Società di lavori pubblici, se ne estinguerebbero sei, ed in corrispettivo di queste si darebbero tre Azioni delle Bonifiche, di cui due Italiane ed una Inglese, con decorrenza 1° gennaio 1877.

« In siffatto modo la Società di lavori pubblici realizzerebbe le Azioni delle Bonifiche al prezzo di L. 700 caduna.

« Con ciò il capitale della medesima verrebbe a diminuirsi di 12 mila Azioni corrispondenti ad effettive L. 4,200,000.00

« La differenza fra questa cifra e quella del costo delle Bonifiche in . . . . . . » 3,233,717.75

essendo . . . . L. 966,282.25

si potrebbe con questa coprire la passività del bilancio e preparare un fondo da contrapporre alle eventualità delle imprese ».

Sono poi stati rieletti gli Amministratori che cessavano dal loro ufficio, signori: Bella, Geisser, Borelli, Tivoli e Pariani.

Sono stati inoltre eletti, in sostituzione dei dimissionarii signori Mongini e Denina, i signori ing. Borella Candido e cav. Guastalla.

Dei tre Censori, uscenti pure d'ufficio, signori: Bertetti, Malvano e Ottolenghi, furono rieletti i due primi, ed il terzo fu sostituito dal sig. Grossi Pietro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Esercizio delle ferrovie. — In riserva di riferire testualmente dagli Atti ufficiali della Camera le parole pronunciate ieri dal Presidente del Consiglio, facendo la sua esposizione finanziaria, circa le ferrovie, ne diamo un breve sunto, quale venne trasmesso dal telegrafo:

Parla delle costruzioni ferroviarie, a cui si provvederà o mediante una guarentigia del prodotto, o con alienazione di rendita; questa però deve rimanere nei più stretti limiti. La spesa annua non dovrà sorpassare una somma capitale dai 50 ai 60 milioni. Alle nuove costruzioni si provvederà con apposita legge.

Afferma essere necessario il concorso dei Comuni e delle Provincie, lodando i recenti esempi dati dal Veneto e dalla Valle d'Aosta.

Quanto alla conseguenze della Convenzione di Basilea, il Governo sta occupandosi della liquidazione dei conti colla Società. Riguardo al contratto per l'esercizio, se una sventura nazionale non ci avesse colpito, si sarebbe già forse stipulato il contratto.

Spera però di presentare un apposito progetto di legge prima che si proroghi la sessione, cioè prima del giugno.

Ferrovia Ivrea-Aosta — Il Ministro dei lavori pubblici ha ricevuto la Commissione per la ferrovia di Aosta, ed ha promesso che il relativo progetto di legge sarà tra i primi che egli presenterà al Parlamento.

— Leggesi poi nell'*Opinione*:

Stamattina, 25, alle 9 precise, la Commissione per la ferrovia Ivrea-Aosta, nelle persone dei signori cav. Fiorentini, Dalbard, ing. Garola, coi quali era l'on. Compans, deputato di Verrés, venne presentata al Re dal comm. Aghemo.

Vittorio Emanuele li accolse con tutta cordialità come vecchi amici. « Voi venite per spingere la ferrovia d'Aosta, non è vero? » — Sì, Maestà — risposero tutti. Dopo di che, il Re s'informò di tutte le pratiche ultimamente fatte per giungere ad uno scopo da tanto tempo sospirato, e restò sorpreso nel sapere come i sussidii dei Corpi morali e dei privati fossero giunti a formare circa 3 milioni e mezzo su 13, rappresentanti il costo della ferrovia.

« Così facessero tutte le altre parti d'Italia! », soggiunse. Assicurò quindi i Valdostani che, memore della loro affezione, si sarebbe, come per lo passato, ora più che mai interessato alla ferrovia Ivrea-Aosta, la quale riteneva per fermo essere prepotentemente richiesta dalla ragione politica, che deve andare innanzi ad ogni altra. Egli sperava poi di ottenere dal suo Governo che il relativo progetto fosse presentato, non in gruppo con tutti gli altri, ma sì con quelli di maggiore urgenza.

(A questo proposito, aggiungiamo di avere ricevuto un esemplare della Memoria presentata al Ministro dei lavori pubblici dal Comitato promotore: Memoria di cui ci occuperemo nel prossimo numero con quella particolare attenzione che merita l'importante argomento).

Ferrovia Torino-Bra — Il Comitato promotore di questa ferrovia tenne il 16 del corrente mese una sua adunanza negli Ufficii del Banco di Sconto e di Sete in Torino per risolvere intorno alla domanda di concessione.

Erano presenti: Pantaleone, Fontana, Avondo, Rey, Mongini, Spantigati, Boglione, Casalis, conte Moia-Larissè e l'ingegnere Soldati.

Esposto lo stato in cui si trovano gli studii iniziati e l'esito delle cure adoperate, e stabilite definitivamente le basi

per la esecuzione dei lavori, si riconobbe essere il caso di troncare ogni indugio e chiedere la concessione governativa.

Una Commissione fu designata coll'incarico di trattare cogli aspiranti all'impresa, di stringere gli accordi e di formulare la domanda di concessione (che sarebbe presentata dal Banco di Sconto e di Sete per la Società a costituirsi), ed in cui sarebbe compreso il diritto di prelazione per la concessione delle due diramazioni: Mirafiori-Orbassano-Giaveno, Carignano-Moretta-Saluzzo.

Ferrovia Torino-Torre Pellice — La Giunta municipale di Torino, sulla domanda del Comitato promotore del nuovo tronco ferroviario Pinerolo-Torre Pellice, ed adottando il voto della speciale Commissione per lo studio delle proposte di nuove ferrovie, propose al Consiglio comunale, nella seduta del 26 corrente, la concessione di un sussidio di L. 100 mila a fondo perduto, ad opera compiuta, ed esercizio assicurato.

Il Consiglio approvò tale proposta.

Ferrovia di Superga. — Nella seduta del 23 corr. del Consiglio comunale di Torino, la Giunta municipale propose di concorrere, coll'acquisto di azioni per L. 300,000, all'impresa di costruzione ed esercizio della ferrovia a trazione funicolare per Superga, coll'impiego del materiale già adoperato dall'ing. Agudio negli esperimenti di Lanslebourg.

Il Sindaco, ad eliminare il dubbio manifestato dal cons. Valperga di Masino, che meno rispettoso possa parere il rendere più agevole l'andata alla Basilica, dichiara che S. M. il Re manifestò il suo gradimento per l'esecuzione della progettata ferrovia.

Anche i cons. Malvano e Fornaris sostengono la proposta: se non sarà affare eccellentissimo, sarà sempre più che discreto; e d'altronde il Municipio pensa a far cosa buona ed utile a Torino, gradita ai Torinesi ed ai forastieri, e non a tentare una speculazione.

Se l'esercizio della ferrovia non presenta un interesse pecuniario diretto, presenta però indirettamente quello grandissimo di promuovere l'interesse di industriali, di commercianti, di esercenti. Nessuno de' forastieri che capitano in Torino vorrà dimenticare una gita rapida e comodissima a Superga, donde si ammira il più bel panorama di Europa: uno sviluppo di 800 chilometri a semicircolo, di un raggio di oltre 100 chilometri. Facciasi tal ferrovia, ed in breve il sito, che ora non presenta attrattive fuor delle naturali e delle storiche, si popolerà di ogni maniera di edifizii, stabilimenti e ritrovi di passatempo e diletto. Circa la questione tecnica, cioè sulla bontà del sistema proposto, si ebbero già, non solo voti favorevolissimi di persone e di Corpi morali competenti, ma altresì la gran prova dei fatti, giacchè il sistema funicolare in molti luoghi di Germania e di Francia funziona egregiamente.

Il cons. Caranti non si oppone a che il Municipio accordi un concorso, ma non come partecipante ad una Società, che può aver prospere, come avverse le sorti, in cui il Municipio sarebbe coinvolto. La somma che si propone è molto alta in paragone di quelle che si diedero per ferrovie di ben maggiore importanza; pure, se occorre, se l'utilità del concorso è provata, si dieno anche le 300,000 lire, ma a fondo perduto, con tutte le guarentigie che la prudenza può suggerire.

Il cons. Sambuy domanda che si esiga la condizione che sia assicurato l'esercizio della ferrovia, onde non avvenga che si abbiano a pagare 300 mila lire per una gita col treno inaugurale e per una colazione a Superga. È convinto della bontà del sistema, ed è disposto ad accordare le 300 mila lire ed anche più, ma a premii fissi e ratéali, a misura della durata dell'esercizio.

Ferraris desidera che la ferrovia si faccia e che il Municipio concorra nella spesa, ma crede che la questione non sia sufficientemente matura sotto tutti i rapporti, tecnico, legale e contrattuale; egli prega quindi la Giunta di farne oggetto di nuovi studii.

Il Sindaco risponde che non darà voto favorevole nè alla mozione sospensiva, che equivarrebbe alla reiezione della proposta della Giunta, nè alle modificazioni formulate dai consiglieri Caranti e Sambuy, perchè più volte, ufficialmente e privatamente, si tentò, e sempre invano, di persuadere l'ing. Agudio a ridurre la sua domanda a quella di un sussidio a fondo perduto o ad opera compiuta, invece di una compartecipazione.

L'impresa certamente è arrischiata, e ne' primi anni di esercizio non si avranno lauti guadagni; ma è impresa che il Municipio devè coadiuvare, e che riescirà a buon risultato.

Il vantaggio che Torino potrà avere da quella ferrovia è innegabile: nessuna cosa si potrebbe immaginare migliore e più efficace per trattenere, se non per attrarre, i forastieri nella nostra città. Si risparmi a tempo, ma a tempo si faccia pur prova di ragionati e prudenti ardimenti.

Arnaudon dichiara essere recisamente contrario al concorso, non trattandosi di un'opera di utilità generale. Prima di gettar danari in opere simili, si provveda ad altri lavori più indispensabili; e poi si potrà pensare a dar sussidio per una ferrovia, che non servirà che a pochi viaggiatori: spesa che appartiene alla categoria di quelle che riescirebbero a fare di Torino una *città-locanda*.

Il Sindaco dichiara desiderare che Torino si valga di tutte le sue risorse, ch'essa sia tutto quello che può essere: dotta, artistica, industriale, commerciale, ed anche albergatrice, se ciò giova. Anche a costo di rimaner solo, egli conchiude, sosterrò la proposta della Giunta municipale: mi si lasci il vanto di dare il mio voto ad un'impresa che grandemente promoverebbe la prosperità di Torino, e che, reietta ora, per molti anni non si potrà più tentare.

Posto quindi ai voti l'ordine del giorno sospensivo del cons. Ferraris, dopo dichiarazione d'astensione da parte del Sindaco, è respinto.

Messa ai voti, per alzata e seduta, la proposta della Giunta, risulta approvata con 23 voti contro 10.

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione generale dell'esercizio annuncia che, per guasto sopravvenuto al Viadotto Mola sulla linea Genova-Ventimiglia, si farà, sino a nuovo avviso, il trasbordo fra Cogoleto e Varazze dei viaggiatori, bagagli, valori e merci G. V. in colli non eccedenti i 50 chilogrammi, ed il servizio merci P. V. rimarrà limitato a Voltri da una parte ed a Savona dall'altra.

Il treno 132 sarà limitato a Voltri; il 121, 124 e 129 saranno soppressi fra Savona e Voltri, ed il 28 e 27 fra Genova e Savona.

Ferrovie venete — Il 26 corrente, in una sala della Deputazione provinciale di Venezia, vi fu l'adunanza dei rappresentanti dei Comuni interessanti nelle varie ferrovie di cui Chioggia vuol promuovere la costruzione, tenuta si dietro invito del Sindaco di Chioggia.

Alle deliberazioni da prendersi erano invitate le tre Provincie interessate e 40 Comuni. Non vi presero però parte, nè la Provincia di Rovigo, che dichiarò di non poter aderire all'invito, perchè l'argomento non toccava interessi diretti della sua Provincia; nè la Provincia di Venezia, la quale, per un giusto riguardo alla Commissione provinciale, a cui il Consiglio demandò l'esame degli argomenti ferroviarii, e che non era stata invitata, delegò ad intervenirvi il deputato provinciale comm. Brusomini, col solo mandato *ad audiendum verbum*, e senza facoltà di prender parte eventuale alle deliberazioni. Per la Provincia di Padova c'era il deputato prov. cav. Erizzo, e per quel Municipio il ff. di Sindaco, comm. Piccoli. Dei Comuni invitati non si fecero rappresentare che 14.

Le ferrovie, di cui Chioggia sollecita la costruzione, sono sostanzialmente tre; giacchè la ferrovia che si stacca da Chioggia, giunta poco lungi da Pontelongo, si dividerebbe in tre rami, l'uno per Cavarzere fino ad Adria, l'altro per Piove fino a Padova, e l'altro per Conselve e Monselice.

Tutti gli intervenuti si dimostrarono molto animati per la costruzione delle tre linee ferroviarie, ma non poterono però prendere alcuna effettiva deliberazione, in quanto che quasi nessuno aveva mandato più che ad udire e riferire.

L'esposizione del Sindaco di Chioggia raffigurò la cosa sotto gli aspetti più lusinghieri, accennando alla promessa

di sovvenzione ottenuta dal Governo, alla promessa di aiuti economici da parte dei costruttori, ed alla indubitata lucrosità dell'esercizio, per modo che pei Comuni interessati non si sarebbe trattato quasi di nessun esborso effettivo, ma, tutt'al più, d'una garanzia morale.

Quanto al concorso da parte della Provincia di Venezia, il signor Sindaco di Chioggia parve fare assegnamento sopra una deliberazione del Consiglio provinciale in data del 17 agosto 1874, colla quale era stato stabilito:

« Il Consiglio delibera fin d'ora di accordare alla strada « ferrata Adria-Cavarzere-Piove-Padova, quando fosse co- « struita, un sussidio chilometrico eguale a quello che « sarà deliberato per le altre linee e pel tratto di detta « strada percorrente il territorio di questa Provincia ».

Il comm. Brusomini naturalmente non emise in proposito, come non poteva emettere, alcuna opinione; ma sarà però bene che la Commissione ferroviaria di Venezia provochi dal Consiglio provinciale uno schiarimento in proposito, affinchè quella deliberazione, procedente da altre premesse, sia confermata, se il Consiglio lo vorrà, e non si dia luogo a deplorevoli malintesi.

L'adunanza terminò coll'eleggere i membri del Comitato provvisorio, incaricato di apparecchiare ogni cosa per la formazione di un Consorzio promotore definitivo; e la scelta cadde sul cav. Baffo, Sindaco di Chioggia, sul comm. Piccoli, ff. di Sindaco di Padova, sul comm. Brusomini, sul cav. Pertile, Sindaco di Monselice, e sul cav. Erizzo, deputato provinciale di Padova.

Uniamo i nostri più fervidi voti (dice la *Gazz. di Venezia*) a quelli degli abitanti di Chioggia, perchè quell'importante parte della nostra Provincia sia dotata d'una sì esauriente rete di comunicazioni ferroviarie, augurando però che questi progetti non possano ritardare l'esecuzione dell'altra linea Chioggia-Loreo-Adria, od impacciarsi fra loro.

— La *Provincia* di Rovigo spiega poi come segue l'astensione di quella Deputazione provinciale:

Invitata dal signor Sindaco di Chioggia ad intervenire nel giorno 26 corrente ad una conferenza in Venezia, in concorso coi rappresentanti delle Provincie di Venezia e di Padova, nonchè di quelli degli interessati Comuni, per trattare sulla costruzione di una linea ferroviaria Chioggia-Adria per Cavarzere, la nostra Deputazione provinciale rispose di non poter aderire all'invito, perchè tal linea non è d'interesse diretto della Provincia, la quale si trova già impegnata per la linea Chioggia-Loreo-Adria.

Stazione marittima in Venezia — Nella seduta del 26 corrente del Consiglio comunale di Venezia fu presentata la seguente proposta:

« Il Consiglio comunale incarica la Giunta di richiedere per urgenza al Governo del Re l'immediato invio di una Commissione nautico-tecnica, composta di persone rimaste finora estranee a tutto ciò che si riferisce alla Stazione marittima, perchè giudichi le condizioni di questa, dichiari se soddisfi allo scopo per cui venne costruita, e se debbansi o meno proseguire i lavori pel suo compimento.

Firmati: Cattanei, Mocenigo, Rocchi, Donà Antonio, Zen, Boldù ».

La Giunta dichiarò che sarà posta all'ordine del giorno della prossima seduta.

Ferrovia Milano-Saronno — Il *Sole* annunzia che il 26 corrente incominciarono i lavori per la linea ferroviaria Milano-Saronno fra la Cascina Pertusella e Fontanile Radice.

Ippoferrovie a Brescia. — Il *Sole* annuncia che il sig. Bernardo Mazzoldi ha fatto istanza alla Deputazione provinciale di Brescia per l'esperimento di una ferrovia a cavalli sul tronco di strada provinciale Brescia-Rezzato. La Ditta Mazzoldi s'impegnò inoltre, quando riuscisse la prova, a continuare la linea fino a Salò, da Gargnano ed altri luoghi importanti della provincia.

Secondo le informazioni del *Sole*, la ferrovia partirebbe da Fiumicello Urago, ove il sig. Mazzoldi tiene il suo stabilimento.

La Deputazione di Brescia si fece premura di aderire alla domanda del sig. Mazzoldi, e si crede che agevolerà l'impresa col suo favore, rendendo così un segnalato servigio al commercio, che da tanto tempo langue per le tristi annate.

Ippoferrovie a Livorno. — Leggiamo nella *Gazzetta Livornese* del 25:

Due Società di Parigi, quella *Des travaux publics*, col capitale di 3,000,000 di franchi, appoggiata dalla Società *Des dépôts et comptes courants*, col capitale di 80,000,000 di franchi, hanno chiesto la concessione dei *tramways* della città di Livorno.

Le linee proposte sono le seguenti:

1ª Dalla Stazione della ferrovia a Porta a Mare, passando per le vie Palestro, Garibaldi, Vittorio Emanuele, piazza d'Arme, piazza dei Quattro Mori e piazza Mazzini;

2ª Dalla Stazione marittima alla Porta Maremmana, passando per la piazza d'Arme, via Ricasoli e via del Casone;

3ª Dalla Porta a Mare all'estremità della passeggiata del littorale, con facoltà di proseguirla fino ad Antignano.

La Società domanda la facoltà di poter più tardi stabilire una quarta linea, che partirebbe da Porta Fiorentina ed andrebbe a Porta a Mare, passando pel Corso Umberto.

Come si vede, questa rete abbraccia il movimento di tutta la città nelle sue principali direzioni.

La Società propone di pagare alla Città L. 100 per ogni carrozza in esercizio; e se si venisse ad adottare un altro motore, come il vapore od altro, la Società si obbliga a passare annualmente 250 lire per carrozza in esercizio.

Il prezzo sarebbe di una sola categoria, cioè di 10 cent. per tutta la città, da un'estremità all'altra, e di 20 centesimi per tutta la passeggiata del littorale.

I vantaggi di questa proposta sono molti e importanti: il primo è quello di dotare la città di Livorno di una rete completa di *tramways*, che faciliterà molto il movimento della popolazione, cosicchè da questo lato la città di Livorno si trova subito posta al livello delle principali città d'Europa; il secondo vantaggio è quello di avere una tariffa uniforme e molta ridotta per andare da una estremità all'altra della città, e della passeggiata del littorale; il terzo, di procurare alle finanze del Comune un provento non indifferente, poichè con 50 carrozze in movimento, esso riceverà L. 5000 all'anno, e adottandosi un altro motore, ciò che tutto fa sperare succederà ben presto, la Città avrà L. 12,500 all'anno; il quarto, che la Società concessionaria, dovendosi incaricare della manutenzione d'una parte della pavimentazione delle contrade e delle passeggiate, la Città farà una economia sensibile sulle spese di manutenzione.

Le Società, che chiedono la concessione, hanno già i *tramways* di Parigi, di Nizza e di altre città.

La Società *Des dépôts et comptes courants* è uno degli stabilimenti finanziarii più importanti di Francia; e perciò, oltre al deposito di L. 100 mila proposto dalla Società, dà una guarentigia finanziaria eccezionale. La Società *Des travaux publics*, avendo costruito i *tramways* di Parigi, presenta tutte le condizioni e cognizioni necessarie in questa materia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — L'andamento dei lavori al grande tunnel del Gottardo reca il seguente progresso alla fine di febbraio 1877:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	gennaio metri	febbraio metri	gennaio metri	febbraio metri
Galleria di direzione .	185.4	147.3	7621.5	7768.8
Allargam. della stessa	204.8	215.3	5312	5527.3
Calotta	179.9	143.8	4007.9	4151.2
Strozzo	129.4	128.7	2914.9	3048 6
Vôlta	185.9	198.1	3105	3303.1
Piedritti	141.9	107.4	2454.4	2561.8
Compimento del tunnel con canale di scolo e nicchie	60	845.5	789	1634.8

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 28.10 dal lato di Göschenen e di m. 6.30 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 34 40, e m. 4.95 in media giornaliera. Il lavoro è stato sospeso ad Airolo dopo martedì sera in causa di una valanga, che ruppe la condotta del Ticino. Le relative riparazioni saranno compiute entro la corrente settimana.

Ferrovie svizzere — Già fin dal 7 corr. il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Wädenswyl-Ensiedeln ha conchiuso colle Direzioni delle linee del Nordest e dell'Uetliberg un contratto di cessione, a titolo di locazione, del materiale ruotante: in tutto 3 macchine e 18 vagoni. L'esercizio è dunque aperto provvisoriamente mediante il sistema ordinario; prove ulteriori col sistema Wetli avranno luogo più tardi.

A capo dell'Impresa dei due Comuni di Wädenswyl e Einsiedeln si trova il primitivo ispettore d'esercizio della ferrovia dell'Uetliberg, signor Tobler, un tecnico molto distinto, che introdurrà frattanto delle corse di prova, si occuperà dell'istruzione del personale e di tutto ciò che è necessario per l'esercizio definitivo. Non sopravvenendo ostacoli, l'apertura è fissata, dice la *Gazzetta di S. Gallo*, per la fine d'aprile, e quindi, come si può prevedere, pel 1° di maggio.

— Malgrado il cattivo tempo, la ferrovia Losanna-Ouchy ha esordito splendidamente. Dall'una alle sei e mezzo pomeridiane, partirono 28 treni per Ouchy, e furono trasportate circa 4000 persone.

(Nel prossimo numero, noi saremo in grado di pubblicare un interessante articolo su questa ferrovia a sistema funicolare, che ci venne trasmesso da un egregio nostro abbonato di Losanna).

— Al Consiglio federale, nella seduta del 21 corrente venne proposto di cedere al Cantone di Berna le tre concessioni fin qui state riconosciute alla Compagnia della ferrovia Berna-Lucerna con decreto federale del 17 settembre 1875.

Ferrovie francesi. — La Commissione incaricata di esaminare la proposta di legge relativa alle ferrovie con locomotive sulle strade ordinarie, ha presentato la sua relazione alla Presidenza della Camera dei deputati.

— Dal 24 corr. al 16 aprile p. v., presso la Prefettura della Senna, è aperta l'inchiesta sul progetto preliminare del raccordamento della linea di Vincennes colla ferrovia della Cintura interna di Parigi.

Ferrovia Pontebba-Tarvis — La *Gazz. di Vienna* pubblica l'avviso di concorso per la costruzione di questa linea sulla somma complessiva di fior. 1,360,000. La lunghezza è di circa 24 chilometri, divisibili in quattro lotti: cioè da Tarvis a Saifnitz (Camporosso) chilom. 5, fior. 330,000; da Saifnitz a Malborghetto chil. 7,95, fior. 290,000; da Malborghetto a Leopoldskirchen chil. 7,01, fior. 470,000; da Leopoldskirchen a Pontafel chil. 4,32, fior. 270,000. I progetti e le altre indicazioni si possono esaminare presso la Direzione delle ferrovie a Vienna e la Direzione dei lavori pubblici a Tarvis. Le *offerte sigillate* sono da presentarsi, al più tardi al 4 aprile a. c., presso la Direzione delle ferrovie dello Stato a Vienna.

Ferrovie rumene — La Camera dei deputati, nella seduta del 27 corrente, ha approvato l'imposta del 15 0[0 sui biglietti ferroviarii.

Disastro ferroviario in Spagna. — Si legge nel *Journal des Débats*:

Ci scrivono da Madrid, 22 marzo, che sulla linea del Mezzogiorno ebbe luogo un incontro di due treni. Vi furono dei morti e dei feriti.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito —

— Con R. Decreto del 25 febbraio p. p. (*Gazz.* del 16 corr.) è approvato l'aumento del capitale della *Società di Monteponi Regia Miniera presso Iglesias in Sardegna*, portandolo da L. 600,000 a L. 4,800,000, mediante emissione di 8400 azioni nuove da L 500 ciascuna; colla proroga della durata dai 30 ai 60 anni decorrendi dal 3 dicembre 1859; e con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 23), la Società di credito agrario, anonima per azioni nominative, sedente in Terranova Pausania (provincia di Sassari), col titolo di *Banca Agricola di Gallura*, colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 100,000 diviso in 1000 azioni da L. 100, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 31 gennaio scorso (*Gazz. Uff.* del 22 corr.), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ivi descritte per l'uso e la durata stabilita. Sono 10 concessioni d'acqua per forza motrice (3 prov. di Genova, 2 Udine, 2 Lucca, 1 Bologna, 1 Padova, 1 circond. Avellino); e 2 concessioni d'acqua per irrigazione (prov. di Mantova).

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz. Uff.* del 24), vengono pure accordate 4 concessioni d'acqua per forza motrice (1 nella prov. di Cuneo, ed 1 per ciascuno dei circondarii di Spezia, Biella e Lecco); 2 concessioni per irrigazione (prov. di Mantova); 2 concessioni per usi industriali ed agricoli (1 prov. di Ancona, 1 prov. di Udine); e 4 concessioni per occupazioni di spiaggia lacuale (in provincia di Como).

Industria mineraria — Da Rapolano, 12, scrivono al *Paese* di Siena:

Come sapete, si è stabilita presso Rapolano, in questi ultimi tempi, una nuova industria, che procede regolarmente, e che ha per iscopo la estrazione del perossido di manganese. Questo minerale è quello che i Tedeschi designano sotto il nome di *Wad*, ed il cui tipo si trova nell'Harz, in Franconia, nel Nassau, in Inghilterra, in Spagna e in altre regioni. Il *Wad*, che si trova a Rapolano, è di un colore nero che tende ai violaceo, e presenta nella sua rottura uno splendore metallico come di ferro battuto: la sua durezza arriva in alcuni campioni a 2.5.

Il biossido o perossido di manganese è uno dei minerali che hanno la più grande importanza nell'industria. Esso è indispensabile nelle preparazioni del cloro, è usato nell'arte vetraria; lo si fa entrare nella formazione del ferro, della ghisa e dell'acciaio, per dare a questi prodotti certe particolari qualità. Ciò spiega il perchè da varii anni si fa tanta ricerca di questo minerale.

L'esercizio delle miniere di manganese nei dintorni di Rapolano s'estende sulle proprietà Buoninsegni, Spannocchi e Sansedoni, e specialmente si effettua nelle località assai conosciute di Monte Martino e del Poggio S. Cecilia. Questa industria, dopo avere subite varie peripezie, è ora nelle mani di un ingegnere italiano, quantunqe di nome straniero, il signor Ehrenfreund, già Capo-sezione governativo nella Ferrovia Ligure, il quale trovasi sotto l'egida di una potente Compagnia francese, la *Société du gaz et hauts-fourneaux et fonderies* di Marsiglia.

Questa industria occupa attualmente circa 300 individui fra uomini, donne e ragazzi. Gli uomini scavano il manganese nelle miniere in profonde trincee, le donne lo triturano e lo puliscono dalle materie eterogenee che vi si trovano. Questa operazione precede l'ultima, quella cioè del *lavaggio*, che deve rendere il minerale atto alla esportazione. I ragazzi, i vecchi e persino gli invalidi aiutano nel trasporto ed in altre operazioni. Inoltre l'Impresa tiene per proprio conto un'officina completa di falegname e fabbro-ferraio ed un servizio di trasporti, condotto da un in-

dustriale di Rapolano, con buon numero di carri, cavalli e animali da soma.

Si può dire che le miniere sono, oltre i bagni, la principale risorsa di Rapolano e suoi dintorni. Disgraziatamente, le offerte di mano d'opera sorpassano d'assai la domanda; per modo che dobbiamo augurarci che la impresa possa estendere le sue esplorazioni ed il suo esercizio.

Illuminazione elettrica a Milano. — Gli ultimi esperimenti fatti della illuminazione elettrica nella piazza del Duomo pare non abbiamo pienamente soddisfatto.

Gli apparecchi furono tolti, essendo pure esauriti i fondi accordati all'uopo dal Consiglio comunale.

I signori ingegneri Soli, Emanueli ed Allegri, ai quali si deve il nuovo sistema d'illuminazione, stanno compilando particolareggiata relazione da presentarsi alla Giunta municipale, la quale prenderà poi le sue deliberazioni per riferirne al Consiglio.

Il grande Ospedale De Ferrari a Genova. — La *Gazzetta di Genova* ha i seguenti particolari intorno all'Ospedale, che, per la munificenza della Duchessa De Ferrari, verrà edificato sul colle di Carignano.

La pianta del nuovo Ospedale avrebbe la figura di un arco a brevissimo segmento, di cui la corda rappresenterebbe la facciata dell'edificio. Sulla curva esterna dell'arco si attaccherebbero, a modo di tangenti, sette edifizii rettangolari, diviso l'un dall'altro da giardini popolati di piante. I sette edifizii, comunicanti tra loro per mezzo dell'arco, e pure in qualche modo isolati, servirebbero di infermeria; avrebbero una piccola dispensa ciascheduno, una latrina esterna, ed un condotto per l'uscita della biancheria sporca.

Ogni infermeria sarebbe suscettibile d'essere ventilata dai quattro lati. Esternamente a questi edifizii, che presentano l'aspetto di denti d'una ruota, correrebbe una piccola strada ferrata per il servizio della biancheria, ecc., ed al bisogno per il trasporto d'infermi. — Un vasto locale staccato sarebbe destinato ad uso di lavanderia, ed un altro preparato per l'isolamento di infermi affetti da malattie contagiose. — Una Casa di salute per infermi a pagamento sarebbe costrutta in vicinanza dell'Ospedale, ma separata da questo per mezzo d'un vasto giardino con bosco.

La facciata, che, a quanto si dice, fronteggerebbe le Case dei Meno-Agiati, avrà la lunghezza di via Roma, e sarà fornita di immense invetriate, destinate a ventilare le varie infermerie. — A quanto pare, i lavori saranno intrapresi senza ritardo e condotti presto a compimento, giacchè la Duchessa desidera che Genova abbia a godere al più presto di questo immenso beneficio.

Miniere aurifere in Persia — Alla *Pall Mall Gazette* scrivono da Téhéran che, nel gennaio decorso, un uffiziale dello Scià di Persia, passeggiando a cavallo nei dintorni di Zenjan, località distante 180 miglia da Téhéran, trovò un pezzo di quarzo aurifero. Avendo interrogato in proposito un abitante di Zenjan, l'ufficiale apprese che più volte era stato veduto un individuo che scendeva misteriosamente dalle montagne vicine.

L'ufficiale fece subito fare ricerca di quell'individuo e perquisire la costui cosa, nella quale si rinvennero una fucina, dei crogiuoli ed altri apparecchi atti alla fusione dei metalli, nonchè per circa 80 lire sterline di oro puro. Interrogato dall'ufficiale dello Scià, quell'individuo confessò che egli aveva raccolto l'oro, nello spazio di sette anni, in una ricca miniera che visitava ed esercitava segretamente. Siccome le montagne erano coperte di neve, fu impossibile di verificare immediatamente l'esattezza del suo racconto.

Il fortunato minatore, che è settuagenario, fu condotto a Téhéran, e dichiarossi pronto a mostrare le località nelle quali aveva rivenuto l'oro.

Lo Scià, accompagnato da tutta la sua Casa, si recherà a visitare i terreni auriferi nella prossima primavera; ma intanto ordinò ad uno de' suoi alti funzionarii di partire alla volta di Zenjan con parecchi ingegneri, e d'incominciare subito le esplorazioni e gli scavi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella decorsa settimana, in causa del non seguito accordo col Governo rispetto all'esercizio delle strade ferrate, le Azioni delle Meridionali caddero da 354 a 348, e sabato sera anche più basse. Le Obbligazioni relative si aggirarono tra il 237.40 al 238; stazionarii i Boni sul 567.25.

Le Sarde, serie A, oscillanti fra il 235.25 al 236; quelle della serie B tra il 232.50 al 233 — Le Pontebbane tra il 374 al 375. — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele s' aggirarono sul 260.

La Borsa di Parigi negoziò le Azioni delle Ferrovie Romane a 77 e 76; le Obbligazioni relative a 245 e 244 — Le Lombarde a 175 circa; le Obbligazioni analoghe a 242 e 237 — Le Vittorio Emanuele a 240.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Milano 1866 — 42ª estrazione del 16 marzo 1877.

Serie estratte: 1787 2047 3789 4380 7102.

Numeri premiati:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
3789	85	50,000	4380	88	1,000	1787	69	500	2047	39	100
3789	79	100	4380	26	100	4380	80	100	7102	54	100
1787	58	50	1787	100	50	2047	17	50	2047	70	50
2047	85	50	4380	77	50	4380	87	50	7102	28	50
7102	78	50	7102	85	50.						

Vinsero L. 20 i numeri

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
4787	12	2047	4	2047	20	2047	60	3789	10	3789	44
4380	20	4380	25	4380	29	4380	44	4380	54	4380	75
4380	81	6102	14	7102	25	7102	35	7102	87	7102	90

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 5 serie sopra estratte sono rimborsabili con L. 10.

Il rimborso si fa a datare dal 15 giugno 1877, salvo la competente ritenuta, presso la Cassa comunale di Milano.

La prossima estrazione avrà luogo il 16 giugno 1877.

CONVOCAZIONI

Banca Generale — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale il 7 aprile p. v. in Roma (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1876, e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Società anonima Romana per la fabbricazione di materiali laterizii — Gli azionisti sono convocati pel giorno 8 aprile p. v. in Roma (Tre Cannelle, 100), per udire l'approvazione del bilancio dell'esercizio 1876-77, e per la elezione di nuovi consiglieri e sindaci.

Società anonima dell'Acqua Pia (antica Marcia) — Gli azionisti sono convocati pel 14 aprile p. v. in Roma (Camera di commercio), per udire la relazione dei sindaci e del Consiglio d'amministrazione, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società ferroviaria del Gottardo — Dal 31 corrente si pagheranno gl'interessi semestrali sulle Obbligazioni 5 0/0 della 4ª serie, in fr. 25 per ogni Obbligazione, presso le sedi della Banca Nazionale in Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Livorno.

Banca Romana — Dal 2 aprile p. v., presso la Banca in Roma, si pagherà egli azionisti il saldo dividendo 1876 in L. 22 per azione.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 12ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 19 *al* 25 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3434	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	590,571.30	643,786.05	»	53,214.75
Merci a grande velocità . .	188,240.70	180,126.95	8,113.75	»
Merci a piccola velocità . .	812,471.50	799,892.55	12,578.95	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,591,283.50	1,623,805.55	»	32,522.05
Navigazione sui laghi . . .	16,147.80	11,633.35	4,514.45	»
Totale della settimana. .	1,607,431.30	1,635,438.90	»	28,007.60

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 25 *marzo* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	7,169,256.05	7,033,574.55	135,681.50	»
Merci a grande velocità . .	2,208,557.55	2,050,197.25	158,360.30	»
Merci a piccola velocità . .	9,342,284.93	8,826,774.60	515,510.33	»
Totale dei prodotti ferroviari	18,720,098.53	17,910,546.40	809,552.13	»
Navigazione sui laghi . . .	159,851.15	122,268.75	37,582.40	»
Totali	18,879,949.68	18,032,815.15	847,134.53	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 12ª settimana . . .	462.45	485.59	— 23.14	— 4.77
Prodotti totali . . .	5451.40	5356.02	+ 95.38	+ 1.78

Strade Ferrate Meridionali

9ª Settimana. — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1877

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	370,068.88	255,93
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	467,962.94	323.63
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 97,894.06	— 67.70
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	3,771,003.66	2,607.89
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	3,120,371.00	2,157.93
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	».	+ 650,632.66	+ 449.96

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,082.—	130,459.47	120.57
Settimana corrisp. nel 1876.	967.—	117,543.46	121.55
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+115—	+ 12,916.01	— 0.98
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,082.—	1,199,486.83	1,108.58
Introiti corrisp. nel 1876 .	947.34	980,741.41	1,035.26
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+134 66	+ 218,745.42	+ 73.32

Strade Ferrate Romane

3ª Settimana — *Dal* 15 *al* 21 *gennaio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	573,276.34	18,160.31
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	448,702.53	14,214.14 (a)
Differenza (in più . . .	—	124,573.81	3,946.17
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 21 detto 1877 .	1,646	1,367,571.87	14,484.94
Periodo corr. 1876	1,646	1,229,097.13	13,018.33
Aumento	—	138,474.74	1,466,61
Diminuzione		—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	6,750	7,775.97
Bagagli	185	132.28
Merci a grande velocità	901	493.91
Merci a piccola velocità	1,269	6,966.80
Introiti diversi	»	340.46
Totale L.	»	15,709.42

Avvisi d'Asta

Il 3 aprile p. v., presso le Prefettura di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione per anni 8 del IV tronco della strada nazionale Cassia, compreso tra Montefiascone e la metà del ponte Evella, per l'annuo cannone di L. 10,940. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Vignanello (provincia di Roma) si terrà uu'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal confine di Vallerano a quello di Bassanello, per il presunto importo di lire 27,389.30. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Capua, si terrà un'asta per l'appalto della castruzione di una caserma distrettuale in Benevento, per il presunto importo di L. 400,000. Lavori da eseguire entro 1100 giorni. Deposito L. 40,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Nuoro (provincia di Sassari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria fra Ottana ed Orotelli, della lunghezza di m. 13,040, per il presunto importo di L. 110,000. Deposito d'asta L. 5000 in moneta legale; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Lisciano Niccone (provincia di Perugia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di Casavecchia conduce al fiume di Pian di Marte, della lunghezza di chil. 7,439.61, per il presunto importo di L. 48,861.53. Lavori da eseguire entro 2 anni e 1¡2. Deposito d'asta L. 1000 in moneta corrente; cauzione definitiva L. 5000 idem o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Parma, si terrà un'asta per l'appalto di alcuni lavori stradali per il complessivo importo di L. 42,500.99. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto in due lotti separati: 1° somministrazione di carri e cavalli pel pobblico inaffiamento e manutenzione stradale in pianura; 2° manutenzione di strade in collina. Il 1° lotto è pure diviso in 2 parti. L'annuo importo del 1° lotto ascende a L. 40,000 per la 1ª parte e lire 50,000 per la 2ª; l'importo annuo del 2° lotto ascende a lire 3000. Durata delle imprese dal 1° maggio 1877 al 31 dicembre 1883. Deposito d'asta pel 1° lotto L. 9000, e pel 2° L. 590, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Trapani, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Palermo a Trapani, della lunghezza di m. 57,226, sul dato d'annue lire 43,126.29, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Pontremoli (provincia di Massa e Carrara), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria detta di Rossano, della lunghezza di m. 7808.20, per la presunta somma di L. 51,358.87. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Sottoprefettura di Patti (provincia di Messina), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Longi conduce al confine di Frazzanò, della lunghezza di metri 4928, per la presunta somma di L. 115,000. Lavori da eseguire in 16 anni, divisi in 3 tronchi: il 1° fra 7 anni, il 2° fra 5, il 3° fra 4. Deposito d'asta L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 pel 1° tratto, 2500 pel 2° e 2000 pel 3°, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della variante del tronco della strada nazionale Termini-Taormina, compreso fra le grotte di Sperlinga e la diramazione su Caltanissetta, della lunghezza di m. 5555.31, per la presunta somma di L. 69,245. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

CESARE ROSSI, *Gerente*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la cedola di L. 7.50 maturante al 1° aprile p. v. sarà pagata sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0|0.

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.46
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.46
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.46
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.46
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.46
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.46
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.46
» *Roma*	»	id. id.	»	6.46
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.46
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.46
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.46
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6.46
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.46
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.46
» *Francoforte s/m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.46
» *Amsterdam*	»	il sign. Joseph Cahen	Fior.	3.035
» *Londra*	»	i sigg. Barring Brothers e C.	L. st.	0.5.2

N. B. Onde riscuotere le cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i Portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 19 marzo 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori portatori delle Obbligazioni demaniali che, a partire dal 1° aprile p. v., nelle Piazze e dagli Stabilimenti sottoindicati, si effettuerà:

1° Il rimborso delle Obbligazioni della serie E estratta, in ragione di L. 505 per ciascuna.

2° Il pagamento del vaglia semestrale degli interessi al 1° aprile 1877 di L. 12.625 per ogni Obbligazione sotto deduzione:

a) per importo di ricchezza mobile del 13.20 per 100 sul detto semestre (R. decreto 25 agosto 1870, n. 5828) . . . . L. 1.6665

b) per tassa di circolazione del 1° semestre 1877, in ragione di cent. 60 per ogni Obbligazione (leggi 19 luglio 1868, n. 4480, e 11 agosto 1870, n. 5784) . . » 0.3000

Totale ritenuta L. 1.9665

pagandosi così per ogni vaglia la somma al netto di . . . . L. 10.6585

Firenze, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.

Torino, presso la predetta Società e presso il Banco di Sconto e Sete.

Ancona, Bari, Bologna, Genova, Livorno, Messina, Milano, Modena, Napoli, Palermo, Parma, Porto Maurizio, Roma, Venezia, presso la Banca Nazionale del Regno d'Italia.

I pagamenti all'estero verranno effettuati sulle Piazze e nello stesso modo come fu praticato nell'ultimo semestre, avvertendo che i vaglia staccati non possono pagarsi all'estero che contro presentazione delle rispettive Obbligazioni.

Roma, 16 marzo 1877.

LA DIREZIONE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 4 Aprile 1877 N.° 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL RIORDINAMENTO DELLE FERROVIE

e le nuove costruzioni ferroviarie

Dal testo ufficiale della esposizione finanziaria, fatta alla Camera dal Presidente del Consiglio dei ministri, nella seduta del 27 marzo p. p., riferiamo quella parte che riguarda l'importante argomento delle ferrovie:

Società dell'Alta Italia. — Veniamo alle conseguenze della Convenzione di Basilea, o, dirò meglio, alla liquidazione dei conti fra la Società dell'Alta Italia e lo Stato.

La liquidazione da gran tempo cominciata fu condotta a buon punto, ma non è ancora compiuta, ed io non credo di presentare alla Camera una previsione, la quale potrebbe, in troppe larghe proporzioni, essermi contraddetta dai fatti.

Tuttavia posso dire che, in forza della Convenzione di Basilea, noi abbiamo già pagato o provvisto col bilancio al pagamento di 90 milioni. La rendita occorrente fu iscritta per un semestre nell'anno passato, e per l'annata intiera nel bilancio dell'anno corrente. Abbiamo assunto di pagare, per obbligo derivatoci dalla Convenzione, alla Cassa di risparmio di Milano la somma di 20 milioni; una parte di questa somma, cioè 4 milioni, fu pagata nel 1876, una altra parte, cioè 3,200,000 lire è stanziata nel bilancio 1877. La restante somma dovuta, in parte non dovrà essere pagata che al finire dell'esercizio provvisorio assunto dalla Società, ed è per quanto riguarda gli approvvigionamenti. Del resto è prestabilito che il pagamento si faccia in rendita dello Stato ad un corso determinato, quindi sul bilancio non può cadere che l'interesse della rendita che dovrà essere consegnata a prezzo definito, salvo, se ben ricordo, la parte degli approvvigionamenti che ho ricordato. Così mi pare di poter conchiudere, che qualunque sieno per essere queste liquidazioni, non potranno portare un grave sconcerto nell'assetto del nostro bilancio.

Abbiamo poi le costruzioni ferroviarie che si eseguiscono dalla Società dell'Alta Italia per conto dello Stato, le quali, come sapete, sono la linea di Como-Chiasso, quella di Treviglio-Coccaglio, la linea importantissima della Pontebba, alcune altre minori ed i rifacimenti e lavori straordinarii.

Per tutti questi lavori deve aver luogo una liquidazione, di cui il Governo non ha potuto occuparsi finora, perchè le Società ferroviarie, e quella dell'Alta Italia fra esse, non hanno ancora chiuso il loro bilancio. Tuttavia debbo ricordare che per far fronte alle spese che ho ricordato, abbiamo stanziato nel bilancio del 1876 la somma di 9,690,000 lire, che rimane tutta intiera fra i residui passivi, e nel bilancio del 1877 la somma di 22,800,000 lire, che resta a disposizione del Governo nel bilancio della spesa. Quindi per fare fronte a queste spese, abbiamo già stanziata nei bilanci la somma di L. 32,490,000, e così non siamo impreparati.

Ferrovie Calabro-Sicule — Quanto alle ferrovie Calabro-Sicule, abbiamo portato nel bilancio di definitiva previsione di quest'anno la somma autorizzata colla legge del bilancio di prima previsione, cioè 20 milioni che fu aggiunta ai residui. Temo però che questa somma sia insufficiente, ed il mio timore nasce da ciò, che, nell'anno scorso si sono pagati 32 milioni, e nel bilancio di quest'anno non ne restano inscritti che 28. Su questo punto io non esito a dichiarare che a questa spesa non potrei sopperire colle risorse ordinarie del bilancio.

Trattandosi di spesa produttiva, credo che non abbandoneremo il metodo, da usarsi, s'intende, con molta prudenza, di ricorrere ad alienazioni di rendita. Ripeto, di questa entrata bisogna usare in proporzioni modeste, sì che non porti turbamento nè alle condizioni del credito, nè al bilancio dello Stato. Ma certo nemmeno questa spesa potrà turbare l'assetto finanziario.

Riordinamento delle ferrovie — Mi sono fatto debito, o signori, di studiare una difficile questione.

La Camera colla legge votata l'anno scorso ha stabilito che delle linee ferroviarie riscattate debba essere concesso l'esercizio all'industria privata. Come si procederà nell'assetto delle reti delle nostre ferrovie? Come sarà riordinato il servizio ferroviario dei trasporti? Quali saranno le conseguenze finanziarie di questo fatto una volta compiuto? Su questo punto delle conseguenze finanziarie dei riscatti e dell'appalto dell'esercizio delle ferrovie ho più specialmente fermata la mia attenzione.

Finora, per una sciagura che ha afflitto l'Italia, non è stato possibile condurre a conclusione un contratto di concessione dell'esercizio delle nostre ferrovie. Il Governo spera tuttavia di poter stipulare questi contratti e presentarli in questa sessione alla Camera, prima che essa si aggiorni.

Quanto alle conseguenze finanziarie di questo gran fatto economico, del riordinamento della nostra industria dei trasporti sulle ferrovie, non oserei avventurare un giudizio positivo e pronunziare delle cifre.

Però, se teniamo conto dell'importante somma iscritta nel bilancio della spesa per le garanzie alle Società ferroviarie, somma che verrebbe cancellata; e dall'altra parte dei nuovi oneri permanenti, che verranno a cadere sul bilancio dello Stato, io confido, o signori, che nemmeno il compimento di questo fatto varrà a turbare l'equilibrio dei nostri bilanci, come l'abbiamo ottenuto nell'esercizio corrente, o almeno, non porterà un aggravio tale, che possa avere un'influenza sulle condizioni delle nostre finanze.

Nuove costruzioni di ferrovie — Ferrovie Sarde — Obbligazioni Romane. — Vengo alle nuove costruzioni ferroviarie, e do il primo posto alle ferrovie della Sardegna. (*Sensazione*).

Prima però di parlare delle ferrovie della Sardegna debbo dire che, parlando degli oneri possibili (*possibili* è una parola che si può pronunziare senza esitazione), io debbo farvi un'osservazione che aveva dimenticata.

Il mio onorevole antecessore aveva presentato alla Camera, nella tornata del 16 marzo 1876, un progetto di legge, il quale aveva per iscopo di ripartire i proventi delle cedole arretrate delle Obbligazioni Romane convertite. Si stanziavano questi proventi in un capitolo del bilancio dell'entrata, e se ne divideva il complessivo ammontare sopra diversi esercizi. Nel nuovo capitolo si stanziava questa entrata straordinaria allo scopo di far fronte al pagamento delle Obbligazioni ecclesiastiche di prima emissione, di prossima scadenza.

A quell'epoca la somma era minore; attualmente il riscatto di queste Obbligazioni, che si è fatto in forza della legge 2 luglio e 23 giugno 1875, prorogate poi con altra legge del 3 giugno 1876, il provento utile che potrebbe iscriversi nel bilancio dell'entrata, senza che vi corrisponda alcuna somma nel bilancio della spesa, rileva alla somma di lire 21,564,170.

Io non credo conveniente d'iscrivere questa somma nel nostro bilancio dell'entrata, e, appunto per l'incertezza inevitabile in affare di tanta mole e di così grande importanza, come sarà il riordinamento di tutta la rete ferroviaria italiana e la concessione dell'esercizio ad alcune Società industriali, appunto in vista della possibilità di aggravii che non posso oggi con precisione misurare, io mi permetterò di non iscrivere nel bilancio nemmeno questa somma, e di considerarla come un fondo di riserva. Volesse Dio che fosse sufficiente!

Vengo adesso alle ferrovie della Sardegna.

Il Governo ha aperte delle trattative con l'attuale Società concessionaria e desidera di venire ad un accordo, che permetta alla Società concessionaria di continuare l'esercizio e la costruzione delle linee del secondo periodo. Un accordo fra la Società ed il Governo non è stato finora possibile; ma non sono perdute le speranze. È già fissato un convegno, e spero che la Società troverà ragionevoli le proposte del Governo, le quali si fondano sul voto e sui lavori dei proprii Uffici tecnici. Speriamo dunque di venire ad una combinazione con la Società; ma io dichiaro apertamente che se non sarà possibile di accordarsi con l'attuale Società concessionaria, sia sulla costruzione delle nuove linee, che sulle varie questioni vertenti, per queste ci rimetteremo ai tribunali; e per soddisfare l'impegno preso, il Governo presenterà una legge per essere autorizzato ad eseguire, occorrendo, le linee del secondo periodo per conto dello Stato.

Altre costruzioni di ferrovie — Quanto alla costruzione delle altre ferrovie, il Governo ha intenzione di presentare un progetto di legge nella corrente Sessione.

Iscrivere tutte le somme per le nuove costruzioni ferroviarie che sono in progetto, e sono vivamente desiderate, e che anzi, in gran parte sono una necessità economica, iscrivere, dico, tutte le somme occorrenti nel bilancio, senza trovare un mezzo diverso per provvedere alla spesa, sia con garanzia di prodotto o di reddito alle Società costruttrici, nel qual caso l'aggravio figurerebbe in forma di annualità nel bilancio della spesa al capitolo delle garanzie, sia con una alienazione di rendita, nel qual caso figurerebbe con un maggiore interesse in aumento delle somme iscritte pel servizio del nostro consolidato — iscrivere, dico, le somme integralmente nel bilancio, come provvedimento normale, senza procurarsi un'entrata, o trovare un mezzo di far fronte a questa spesa, signori, non è possibile.

Peraltro bisogna stabilire un limite alla spesa che deve farsi; e questo limite io non esito a indicarlo.

Nel bilancio dello Stato, secondo i calcoli che ho fatto, si può stanziare annualmente una somma di 50 o 60 milioni per costruzioni ferroviarie. In questa misura, io credo, che la Finanza possa sopportarne il peso; andando più oltre, si eccederebbe, e la Finanza ne rimarrebbe scompigliata.

Se tenete conto di queste previsioni, che parranno esagerate ad alcuni, meno che sufficienti ad altri, e se volete considerare che i Corpi morali interessati alla costruzione delle nuove ferrovie devono assumersi una parte della spesa, e una parte importante, voi vedrete che coi fondi stanziati in bilancio, accresciuti di quelli che debbono rimanere a carico dei Corpi morali, la nostra rete ferroviaria potrà estendersi e completarsi rapidamente.

Concorso dei Corpi morali — Ed a proposito dei Corpi morali, una prova di quanto valga il loro concorso ci fu offerta dal Comune e dalla Provincia di Venezia.

La Provincia ed il Comune di Venezia non hanno esitato a sottoporsi a sacrifizii abbastanza gravi, e, or sono pochi giorni, votarono una spesa di circa 6 milioni per concorrere nella costruzione delle linee desiderate.

E mi pare che questo sistema del duplice concorso nella spesa sia anche giusto: si assegni un fondo nel bilancio dello Stato, perchè le nuove ferrovie accrescono la ricchezza e la produzione nazionale; ma concorrano nelle spese altresì i Corpi morali che sono essi pure in modo speciale interessati alla costruzione delle nuove ferrovie.

Vi è qualche grande linea a compiersi, la cui importanza eccezionale vuole che la spesa sia a carico dello Stato, e sta bene: ma queste linee sono già fissate nelle leggi esistenti, e vedremo se si dovrà aggiungerne alcuna nella legge che avremo l'onore di presentarvi.

La misura della spesa poi, affinchè nessuno si spaventi, è quale, presso a poco, si trova stanziata nel bilancio dell'anno in corso, nel quale stanno iscritti non meno di 57 milioni per spese di ferrovie.

Dopo aver accennato ai provvedimenti ideati dal Governo pel corso forzoso, cioè alle liquidazioni dell'Asse ecclesiastico, dei beni demaniali e delle altre proprietà immobiliari dello Stato, il Presidente del Consiglio così continua:

Materiale mobile delle ferrovie — Invece, o signori, a me pare si possa trovare un capitale, di una certa importanza, nella conclusione dei contratti di esercizio delle nostre ferrovie.

Questa questione, o signori, fu lungamente studiata da me e dal mio egregio collega, il Ministro dei lavori pubblici. Noi crediamo che uno dei patti fondamentali della nuova concessione di esercizio debba essere questo, che le Società esercenti debbano pagare (anche rateatamente) l'ammontare del materiale mobile. È un valore di circa 200 milioni in cifra tonda, e mi pare che i capitalisti e gli industriali i quali vogliono dedicarsi a questo grosso affare, e impiegarvi i loro capitali, avendo un pegno sicurissimo nelle loro mani, pienissima la sicurezza del pagamento dell'interesse e dell'estinzione, ed inoltre una fondata speranza di una parte degli utili dell'esercizio, senza nessun pericolo di perdite, pare a me, che si mostreranno disposti a fornirci questo capitale a buon mercato. E questo capitale formerebbe parte di quello più importante che deve rimanere a disposizione della Finanza per la estinzione del corso forzoso.

LA CONVENZIONE
pei Servizii postali e commerciali marittimi

III *ed ultimo.*

Dopo l'analisi dei nuovi quaderni d'oneri, troviamo nella Relazione le seguenti considerazioni generali circa le sovvenzioni attribuite ai diversi servizii:

Eccoci ora a darvi ragione degli oneri che cadono sul Governo per la stipulazione dei nuovi contratti; il che faremo, ponendo sempre a riscontro i risultamenti ottenuti colle previsioni della Commissione, le quali, racchiuse entro dati confini, vennero additate al Governo come basi di trattative.

Prima però di imprendere siffatta disamina analitica, ci è d'uopo intrattenervi brevemente sulla via seguita per istringere gli accordi che vi presentiamo, e che comprendono il disegno completo della nostra navigazione.

All'uopo dobbiamo rammentare come l'industria della navigazione marittima sia fra quelle, cui occorrono in singolar modo, non solo potenza di mezzi finanziarii, ma altresì, e forse più ancora, speciale pratica delle cose del mare, larghe idee commerciali, e forza d'iniziativa, acciò queste doti convergano simultaneamente al fine di promuovere l'incremento dei commerci. Tali riflessi indussero saggiamente la Commissione a raccomandare che, nell'accettazione delle offerte, fosse bene posto mente alle guarentigie di solidità e di esattezza nel servizio da parte degli armatori, non meno che alle qualità di ordine morale, indispensabili sempre, e massime in circostanze eccezionali in cui le Società, potendo essere incaricate di importanti e delicatissime missioni, debbono offrire al Governo la certezza della loro devozione ai sommi interessi del paese.

D'altra parte, il problema, come già abbiamo dovuto ripetere più volte, aveva per noi altri vincoli, cioè quelli delle Convenzioni ancora in corso per alcuni servizii (Egitto ed India); il bisogno di assestare la navigazione del Levante, ponendo il migliore riparo possibile al disastro della *Trinacria*; e finalmente l'attuazione del concetto più volte coltivato, ed ora maturo, che formò argomento a voto speciale della Commissione di raccogliere possibilmente ad unità le forze della nostra marina commerciale.

Premesse tali avvertenze, ci parve *a priori* fuori d'ogni probabilità che si potesse presentare una gara di offerte per i servizii di navigazione dei quali si tratta. E invero, il materiale nautico, di cui i concessionarii Rubattino e Florio sono provvisti, e che hanno gradatamente riformato con macchine di nuovo sistema, offriva loro mezzi di più facile adempimento, di più economico esercizio, in confronto di ogni altra Impresa da costituirsi, la quale avrebbe dovuto sostenere ingenti spese di primo impianto.

La sola Compagnia che, esercitando ora servizii interni, destinati ad essere soppressi, sarebbe stata in grado di fare una concorrenza, era quella Peirano; ma essa aveva già esternato il divisamento di abbandonare la navigazione postale, anzi era addivenuta alla vendita dei propri battelli alla Casa Florio.

Non ostante siffatte legittime previsioni, il Governo non mancò di rivolgersi alle Autorità dei maggiori centri marittimi ed industriali del Regno per chiedere se fosse stato presumibile che alcuna Impresa, costituita o da costituirsi, avesse aspirato alla navigazione postale e commerciale colle nostre maggiori isole e col Levante.

Le risposte concordemente negative, le ragioni tutte più innanzi svolte, l'esempio di altre Nazioni che per siffatte Imprese ricorrono a private trattative, e infine il convincimento che gli attuali concessionarii, pei loro precedenti, pei loro servigi, per le loro qualità come cittadini e come industriali, possono affidarci di ottimi risultamenti per l'avvenire della nostra navigazione, ci fecero accogliere il partito di studiare l'accordo con essi (1).

Esposta quindi la spesa di ciascun servizio, la Relazione ci presenta un quadro sintetico di tutto l'ordinamento della navigazione, secondo la nuova Convenzione.

Ecco il riepilogo di tale quadro:

(1) Con una lettera del 23 marzo p. p., pubblicata dal *Popolo Romano* e diretta al Ministro dei lavori pubblici, il sig. G. B. Lavarello, gerente della Società G. B. Lavarello e Compagni di Genova, dichiara che: « avendo presa esatta cognizione dei quaderni d'oneri allegati alla nuova Convenzione, si offre di fare, in base ai medesimi, tutti i servizii contemplati in detta Convenzione *con un ribasso del 20 0/0 sul prezzo stabilito* ».
Spetterà ora al Ministero ed al Parlamento il deliberare sopra questa nuova proposta. (La Red.).

GRUPPI DEI SERVIZII		LEGHE	SPESA PARZIALE	SPESA GENERALE
Servizii interni	Sardegna	112,840	1,759,680	3,922,564
	Sicilia	131,204	2,162,884	
Servizii del Levante		79,096	1,603,056	1,603,056
Egitto ed India	Egitto	47,840	300,000	1,380,000
	India	36,768	1,080,000	
Linea di Singapore		18,236	560,128	560,128
Totali		425,984	7,465,748	7,465,748

Prezzo medio per lega L. 17.53.

N. B. Deducendo dalla spesa per la navigazione verso l'Egitto, le Indie e l'Indo-Cina la somma di L. 648,000, rappresentante il rimborso della spesa per il passaggio del Canale di Suez, la spesa totale si residua a L. 6,817,748, per cui la quota per lega resta ridotta a L. 16.

A rendere ragione della convenienza dei prezzi stabiliti, la Relazione espone in un altro quadro le principali condizioni dei servizii marittimi della Francia, dell'Austria e dell'Inghilterra nel Mediterraneo, nel mar Nero e nelle linee di *oltremare;* da cui risulta che la Francia paga in complesso una sovvenzione di L. 23,575,460, ossia una media generale di L. 31.97; l'Austria paga una sovvenzione di L. 5,097,000, ossia una media di L. 30 per lega per le linee celeri e di L. 8.62 per le linee commerciali; e l'Inghilterra paga una sovvenzione di L. 22,224,125, ossia una media generale di circa L. 26.

Dopo tale raffronto, la Relazione entra a parlare della spesa rispetto al bilancio dello Stato, facendo notare quanto segue:

Passando alla disamina della spesa in relazione al bilancio dello Stato per il capitolo della navigazione postale e commerciale, alla somma suaccennata di L. 7,465,748 dobbiamo aggiungere quella che si corrisponde alla Società Peninsulare e Orientale per la linea Venezia-Brindisi, con prolungamento fino ad Alessandria d'Egitto, in L. 500,000, non che le altre spese occorrenti pei servizii minori regolati da speciali contratti, per indennità ai Consoli e per approdi straordinarii.

Per tal modo, il bilancio generale della spesa si comporrà così:

Nuova Convenzione	L. 7,465,748
Peninsulare ed Orientale	» 500,000
Servizii minori, ecc.	» 105,632
Totale generale	L. 8,071,380

Ora ci rimane a paragonare questa cifra con quella stanziata nel bilancio dello scorso anno, per dimostrare che il problema fu da noi risolto coll'adempimento della condizione di non eccedere sulla spesa attuale.

Infatti, la somma stanziata nel bilancio passivo dei lavori pubblici per l'anno 1876 al capitolo 53 è di . L. 8,075,560
La nuova spesa è di . . . . » 8,071,380

Differenza in meno L. 4,180

Ma noi rammentiamo che lo stanziamento del 1876 non fu sufficiente a far fronte, sulla base delle precedenti Convenzioni, ai cresciuti oneri di rimborso dei diritti di passaggio pel canale di Suez nella linea di Bombay, e che quindi fu mestieri di ricorrere ad una prelevazione dal fondo di riserva di L. 120,000; il quale aumento sarebbe stato necessario, e forse maggiore, negli anni successivi; onde l'economia reale risultante dalle nuove stipulazioni ascenderà almeno ad annue L. 124,180.

La Relazione dà quindi ragione dello stanziamento necessario in bilancio per l'esercizio corrente, conchiudendo che la spesa totale ascenderà a L. 7,938,387; per cui, trovandosi inscritta nel bilancio di prima previsione, già approvato per legge, la sola somma di L. 5,083,214, la maggiore spesa da inscriversi nel bilancio definitivo sarà di L. 2,855,173.

Notasi poi che l'onere complessivo dell'esercizio in corso sarà inferiore a quello dell'anno 1876 per L. 257,153, avvegnacchè la spesa nel detto anno fu di L. 8,195,560, compresa la maggior somma di L. 120,000 occorsa per far fronte agli aumentati rimborsi pel transito del Canale di Suez.

A compimento di questi raffronti, la Relazione raccoglie nel seguente quadro la spesa effettiva a cui ha dato luogo la navigazione sussidiata dal 1862 al 1873, coll'aggiunta delle somme previste pegli anni 1877 e 1878:

Anno		
1862	L.	5,367,150.35
1863	»	7,071,189.36
1864	»	7,836,136.97
1865	»	7,910,249.55
1866	»	6,807,353.45
1867	»	6,131,235.60
1868	»	6,224,956.28
1869	»	6,218,353.33
1870	»	6,641,643.79
1871	»	6,640,962.42
1872	» (a)	7,803,099.06
1873	» (b)	10,490,107.10
1874	» (c)	8,206,677.60
1875	»	8,096,625.15
1876	»	8,188,018.01
1877	» (d)	7,938,387 »
1878	» (e)	8,071,380 »

(a) Comprese L. 205,518.54 pagate alle Società R. Rubattino e C., Peirano Danovaro e C., J. V. Florio e C., per il maggior prezzo del combustibile verificatosi nel 2.o semestre.

(b) Compresi: 1.o l'indennità di 2 milioni accordata alla Società Adriatico-Orientale per danni e rimborso di spese per la rescissione delle Convenzioni approvate colle leggi 3 agosto 1862, 23 agosto 1868 e 20 giugno 1871 (art. 4 della legge 2 luglio 1872, n. 925, serie 2.a) — 2.o Il rimborso di L. 660,143.26 pagato alle Società Rubattino, Peirano, Florio e Trinacria per il maggior prezzo del combustibile verificatosi nell'intiero anno.

(c) Comprese L. 151,932 20 pagate alle quattro Società sunnominate per il rincaro del combustibile verificatosi dal gennaio all'agosto.

(d) Questa somma è così ripartita: L. 3,897,239 per le sovvenzioni del 1.o semestre in base alle attuali Convenzioni — L. 4,041,148 per le sovvenzioni del 2.o semestre in base alle nuove Convenzioni.

(e) Somma derivante dalla stipulazione delle nuove Convenzioni.

Da questo quadro prendendo le cifre relative al quinquennio 1872-76, durante il quale i servizii furono quasi interamente ordinati secondo le Convenzioni approvate colla legge del 1872, si ha una spesa complessiva di lire 42,784,527 e la media annua di L. 8,556,905, la quale è inferiore di circa mezzo milione alla spesa prevista pei servizii compresi nella nuova Convenzione.

Finalmente la Relazione si chiude colle osservazioni seguenti:

Prima di lasciare l'argomento, dobbiamo volgere il pensiero a due punti, ai quali la Commissione fece speciale attenzione, e che pure restano in sospeso: vogliamo dire alla navigazione da Venezia all'Egitto ed all'Indo-Cina, ora esercitata dalla Società inglese Peninsulare ed Orientale,

ed a quella dell'America del Sud, ora affidata alla Società Lavarello di Genova.

Sulla prima, noi accettiamo interamente il voto formulato dall'onorevole Commissione, il quale può riassumersi nel desiderio di promuovere un'Impresa marittima nazionale, che, in conformità di quanto si è fatto pel Mediterraneo, rannodi l'Adriatico ai porti dell'Egitto, dell'India e della China, salvo tuttavia a prolungare, in difetto di possibile attuazione di questo proposito, il contratto ora vigente colla Peninsulare, che scade col 28 febbraio del venturo anno, e che provvede convenientemente all'uopo.

Tale prolungamento potrebbe limitarsi al marzo del 1880, epoca di scadenza degli impegni assunti dalla Peninsulare presso il Governo inglese, pel caso che nel frattempo possa recarsi ad effetto l'impianto di una navigazione nazionale dall'Adriatico all'Egitto ed oltre Suez (1).

Intorno alla navigazione per l'America del Sud, è nostro debito osservare che, se non potemmo in quest'occasione appagare il voto espresso dalla Commissione, abbiamo però seguito le norme dalla medesima a noi tracciate. Essa, infatti, in previsione del caso che le somme, che eravamo disposti a stanziare per la navigazione interna ed internazionale, non bastassero per tutte le linee a cui favore aveva proposto il sussidio, ci volle pure designare l'ordine di preferenza da tenere nei servizii pei quali ritenne opportuno il sussidio; e secondo tale ordine e classificazione, nel caso dalla Commissione preveduto ed effettivamente verificatosi, il sussidio che ci si proponeva di omettere era quello appunto per la linea dell'America del Sud.

Ma, oltre ad esserci in ciò conformati ad una stretta ragione finanziaria, fummo mossi pure dal riflesso, che quella navigazione è ora lodevolmente esercitata dalla Società Lavarello, senza detrimento dei propri interessi (2). Per altro, vi sovvenga che la Commissione, pure ammettendo nel caso preindicato un sussidio alla linea dell'America del Sud, verso la quale è tradizionale ed attivo il libero movimento delle nostre navi a vela ed a vapore, ebbe in mira, non già di sostenere una navigazione pericolante per scarsità di prodotti, sebbene di promuovere l'impianto di una navigazione, che potesse vincere ogni concorrenza straniera nelle comunicazioni postali e commerciali al Rio della Plata.

L'indugio quindi nell'applicazione di quella idea non importa la mancata soddisfazione di un vero bisogno del paese.

Nè il Governo poteva indursi ad altro partito per la proposta della Società, con cui si obbligherebbe a mutare il capolinea della navigazione del Rio della Plata da Genova a Napoli; e ciò, sia perchè lo aumento del percorso è minimo in confronto della intera linea fra l'Italia e l'America del Sud, sia perchè il divisato spostamento, sebbene di qualche utilità al commercio, non ne apporta alcuna al servizio postale, che deve valersi della linea di terra fra Napoli e Genova nel trarre profitto della corsa mensile che la Società Lavarello esercita fra Genova e Buenos-Ayres, mentre poi la maggior parte delle corrispondenze dell'Italia per l'America del Sud sono avviate più frequentemente coi piroscafi che muovono dai porti francesi ed inglesi.

Non abbiamo poi creduto far motto speciale della navigazione diretta all'America del Nord, perchè dessa era fuori anche delle proposte concretate dalla Giunta da noi nominata, la quale per tenersi nei limiti finanziarii del suo mandato, confermava solo il voto, già espresso dalla Commissioue Reale del 1870, cioè: « di attuare viaggi periodici « mensili coll'America del Nord, non appena lo consentano « le condizioni del bilancio ».

Il Ministero dichiara, da ultimo, che l'opera da lui presentata gli sembra tale da rispondere allo scopo a cui intese sin dal principio della sua amministrazione, interpretando i bisogni e le aspirazioni del nostro commercio; e noi, astenendoci per ora da ogni giudizio in proposito, attenderemo di conoscere il voto della Commissione e il verdetto del Parlamento, augurando ch'esso riesca veramente utile al paese, in ragione dei nuovi oneri di cui viene aggravato.

(1) Per questa parte dei servizii marittimi, si è giustamente destata la più viva agitazione in Venezia e negli altri porti dell'Adriatico, i quali non possono, per nessun conto, essere abbandonati dal Governo. Noi speriamo che il Ministero ed il Parlamento vorranno convenientemente provvedere a così importanti interessi gravemente minacciati.

(2) Con altra lettera, egualmente diretta al Ministro dei lavori pubblici, il suddetto G. B. Lavarello dichiara di cessare col 1° aprile corr. il servizio postale gratuito per l'America del Sud, venendo a mancare il sussidio già promesso alla Società, che da 4 anni faceva quel servizio gratuito con tale speranza. (La Red.).

PRODOTTI
DELLA FERROVIA TORINO-RIVOLI
nell'anno 1876

Sempre restando limitata ai suoi 12 chilometri di lunghezza, l'esercizio della ferrovia economica Torino-Rivoli diede luogo alla formazione di 5651 treni misti durante l'annata 1876, cioè mediamente di 15,44 convogli per giorno, con una percorrenza di treni-chilometri pari a 67,872.

La composizione media dei treni risultò di 1,01 locomotive, di 572 vetture viaggiatori, e di 1,36 vagoni merci. Le locomotive fecero insieme 68,670 chilometri, ed i 35 veicoli 480,240 chilometri, per il trasporto di 304,150 viaggiatori, di 99 tonnellate bagagli e merci a grande velocità, e di 2072 tonnellate merci a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori di 1ª classe fu di 53,900 e di 250,250 quelli di 2ª, con un prodotto per i primi di lire 30,308, e per i secondi di L. 90,968, in ragione cioè del 25 0[0 gli uni e 75 gli altri; e di L. 0,562 per ciascun viaggiatore di prima, di L. 0,363 per ognuno di quelli di 2ª, e di L. 0,042 per ogni viaggiatore-chilometro.

La percorrenza dei viaggiatori ascese a 2,902,558 chil. in totale; di questi 548,070 debbonsi riferire ai viaggiatori di 1ª classe, i quali mediamente percorsero chilom. 10.17 ciascuno, mentre il percorso medio dei viaggiatori di 2ª classe sarebbe stato di chilom. 9.41.

La percorrenza delle merci fu in totale di chilom. 22,990, e la media per tonnellata 11.09. Il prodotto poi di ogni tonnellata trasportata fu di L. 2.26, e quello della tonnellata-chilometro L. 0.09.

I prodotti della linea, depurati dalle imposte governative, furono in complesso di L. 127,082.85, e le spese in lire 71,760.40, con un utile quindi a favore del concessionario di L. 55,325.48, e di L. 28,590.97 a favore del Governo per tasse erariali e di bollo; ascendendo quest'ultima alla non lieve cifra di L. 15,949.42, cioè L. 1,329.12 per ogni chilom. di linea, ed in unione alle tasse erariali, L. 2,382.58, superiore al 25 0[0 degli introiti brutti della linea.

Tale esagerazione di tassa a carico dei viaggiatori su questa linea dipende dalla poco equa tassa di bollo, che colpisce con eguale misura, epperò ingiustamente, chi da Torino si reca a Pozzo di Strada, come colui che dal Cenisio corre all'estreme Calabrie.

Gli incassi della ferrovia furono di L. 155,676.85, e gli introiti brutti, depurati soltanto delle succitate tasse e distinti per categoria, risultarono di:

Viaggiatori	L. 121,276.13
Bagagli e merci a grande velocità . . .	» 705.99
Merci a piccola velocità	» 4,687.81
Prodotti diversi	» 415.95
Totale	L. 127,085.88

Le spese d'esercizio della linea, distinte per categoria, vanno così ripartite:

Spese generali d'amministrazione e d'esercizio	L. 11,533.15
Traffico e movimento	» 15,618.20
Trazione e materiale mobile	» 24,540.80
Manutenzione della strada e fabbricati . .	» 12,715.80
Spese generali dei magazzini	» 7,352.45
Totale	L. 71,760.40

Per ogni chilometro si ebbero	L. 10,590.49	d'introiti
	» 5,980.03	di spese.
Per ogni convoglio-chilometro	L. 1,874.—	d'introiti
	» 1,058.—	di spese.

Di coteste spese, L. 0,537 vanno calcolate per spese di trazione, e le restanti per personale, provviste e spese generali di amministrazione.

Ing. Raimondo
Direttore dell'Esercizio.

Nostre Corrispondenze

Roma, 3 aprile.

Non ostante la diserzione dalle colonne del *Monitore* di due mie corrispondenze consecutive, causa l'ozio coatto a cui fui condannato da una tenace congiuntivite senza manco riceverne preventiva ammonizione, non posso oggi ancora annunziarvi la definitiva soluzione di alcuno dei molteplici e grossi problemi ferroviarii, che, come a tutti è noto, sono posti sul tappeto da gran tempo.

Non vi sarà sfuggito come, pochi giorni sono, il principale organo ufficioso del Gabinetto, e si potrebbe dire addirittura l'unico per autorità e credito, il *Diritto*, sia venuto un'altra volta a confermare pienamente le mie lunghe e reiterate smentite delle mille volte annunziate stipulazioni di Convenzioni per l'esercizio delle strade ferrate dello Stato.

Sino ad ora, tutto si riduce sempre ad uno scambio di idee fra parecchi personaggi, rappresentanti diversi gruppi, diversi concetti e diversi interessi, cogli on. Ministri delle finanze e dei lavori pubblici. Il fatto nuovo compiutosi in questi giorni, fatto soddisfacente di certo e importante rispetto a codesto vitale soggetto, si è la formazione di un potentissimo gruppo finanziario, composto esclusivamente di elementi italiani, allo scopo appunto di concorrere all'assunzione dell'esercizio di buona parte della nostra rete ferroviaria, secondochè prevarrà il disegno, ancora incerto, delle tre reti attuali, oppure delle due così dette del versante mediterraneo e del versante adriatico.

La Banca generale Romana, la Cassa di risparmio di Milano, la Banca di costruzioni veneta, e due fra i più stimati nomi del Veneto, assai noti per gl'ingenti capitali di cui possono disporre, costituirebbero i principali membri del gruppo a cui testè accennai. Auguriamoci che il risultato delle loro proposte corrisponda alle forze che seppero già abilmente collegare. —

Il frutto più maturo, che s'aspetta ogni giorno caschi finalmente dall'albero, è la Convenzione colla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde per la costruzione delle linee del secondo periodo. Cosa incredibile, ma vera! datano dal 1873 le pratiche iniziate e mantenute continuamente vive dalla Compagnia stessa per giungere ad un accordo col Governo, o sulla base dell'aumento di garanzia chilometrica per la costruzione delle linee del secondo periodo, o sopra quella del riscatto delle linee già costruite. E sembrava, come v'informai a suo tempo, che si fosse da ultimo accettato la base del riscatto come mezzo alle nuove costruzioni, mentre ora si sono pressochè stabiliti tutti i patti della Convenzione sulla semplice base di un'aumentata garanzia chilometrica.

Si fa questione, dal lato del Ministero, di diecine di lire, a quanto assicurasi, quasi si trattasse della compera di un abito fatto tra un vecchio rigattiere ed un figliuolo di famiglia. Locchè francamente, dal canto mio, mi pare una esagerazione, non conveniente, nè per l'interesse morale, nè per l'interesse materiale dello Stato. I magri compensi e le condizioni onerose pattuite colle Società ferroviarie, si è visto anche troppo per il passato che finali vantaggi abbiano prodotto; ed è oltremodo deplorevole che i soliti fabbricatori irresponsabili di Convenzioni ferroviarie abbiano sempre a riuscire a far prevalere l'assurdo ed iniquo aforisma del *mors tua vita mea*, applicato ai contraenti collo Stato!

Ma, tornando alla Compagnia Reale delle ferrovie Sarde, colla relazione presentata all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti tenutasi qui il 31 marzo, il suo Consiglio d'amministrazione ha fornito un'altra prova dei riguardi speciali a cui avrebbe diritto: riguardi, anzi, che io credo sapere furono alla Compagnia professati ripetutamente a parole dagli on. Depretis e Zanardelli.

Il bilancio dell'esercizio 1875 chiudevasi, lasciando il patrimonio della Compagnia gravato di un'eccedenza passiva di L. 500 mila all'incirca. Ora, dal bilancio del 1876, sottoposto all'approvazione dell'anzidetta Assemblea, risulta che ogni eccedenza passiva è scomparsa, e che la situazione patrimoniale e finanziaria della Compagnia non soltanto toccò il pareggio, ma iniziò l'esercizio del 1877 con un avanzo attivo di L. 39,964. Ciò si ottenne mediante sacrificii impostisi dagli azionisti, i quali volonterosamente rinunziarono da due anni al pagamento degli interessi sulle Azioni di preferenza.

Non vi pare codesto degno di lode e di considerazione? Parimenti l'esercizio delle proprie ferroviè, assunto direttamente dalla Compagnia sino dal 1° gennaio, viene condotto colla più severa economia, senza lesione della regolarità e delle esigenze di un buon servizio. —

Nell'ultima seduta del Consiglio superiore dei lavori pubblici fu discusso un progetto di difesa alle coronelle Riminalda e Copodargine in provincia di Ferrara, redatto da quell'Ufficio del Genio civile. Il Consiglio se n'era già occupato fino dal 17 febbraio ultimo scorso, approvando in massima un disegno, il quale importava la spesa di L. 600 mila.

Di fronte a tale somma, la cui erogazione avrebbe richiesto un apposito progetto di legge da presentarsi al Parlamento, il Ministero delegò una Commissione, composta degli ispettori Rappaccioli e Bompiani, e dell'ing.-capo Natalini, affinchè, dopo una visita alla località, giudicassero se tornasse possibile il proteggere per ora le golene minacciate con opere meno dispendiose. La Commissione fu, infatti, d'avviso potersi ridurre la difesa frontale proposta nel primitivo progetto a metà lunghezza circa, limitandola alla parte centrale del tratto soggetto a corrosione, con che la spesa necessaria si riduceva a L. 400 mila; e la maggioranza del Consiglio, nella riunione sopra accennata opinò potersi approvare le proposte della Commissione. Parlai di maggioranza, perchè, se non sono male informato, vi furono voti contrarii notevoli per numero e per peso, stimando gli uni deficienti i proposti lavori, e gli altri interamente insufficienti.

B.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

Alcuni giornali francesi, giunti stamane, annunziano che è caduta una frana sul versante francese della galleria del Moncenisio, e che i treni sono bloccati nella galleria stessa. Noi siamo autorizzati a dichiarare che tale notizia è completamente falsa, continuando regolarissimo il servizio su quella linea.

Presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia ebbe luogo il 25 marzo p. p. l'apertura delle schede delle sette Ditte invitate a concorrere all'appalto dei lavori pel collocamento di 4 binarii sulle nuove calate del porto di Genova, di fronte ai Magazzini generali, e pel loro allacciamento collo scalo di S. Benigno.

L'appalto rimase deliberato a G. B. Denegri e figlio di Sampierdarena, che fecero la migliore offerta. I lavori saranno incominciati alla metà del mese corrente ed ultimati pei primi del prossimo giugno.

Com'è noto, questi lavori sono destinati a procurare un primo e maggiore sfogo pel servizio delle merci nello scalo di S. Benigno, tanto reclamato e riconosciuto indispensabile per le necessità del Commercio genovese. Sappiamo poi che si stanno preparando colla massima alacrità, per cura della Società dell'Alta Italia e secondo le ultime decisioni del Ministero, gli altri progetti per il più comodo e diretto allacciamento del porto stesso colla Stazione di Sampierdarena e colla linea di Levante.

Il guasto al viadotto Mola, fra Cogoleto e Varazze sulla linea ligure di Ponente, prodottosi dallo scalzamento della fondazione di una delle pile delle tre arcate (della luce di m. 12 ciascuna e costituenti il manufatto), in seguito ad una forte mareggiata nella notte del 25-26 marzo decorso, venne provvisoriamente riparato, mediante un'armatura in legno, della lunghezza di m. 30, indipendente dal detto manufatto, e ciò allo scopo di poter procedere alla ricostruzione delle due arcate guastate ed alla nuova fondazione della pila suddetta.

Frattanto fino da ieri il servizio dei passeggieri e bagagli venne riattivato, attraversando per ora il sito rovinato coi soli vagoni, e fra due o tre giorni anche colla locomotiva.

Circa i lavori della ferrovia Pontebbana ci scrivono da Udine che la locomotiva arrivava il 27 marzo p. p. a Moggio, e che pel 1° corr. doveva raggiungere la Stazione di Resiutta. Nessun ostacolo quindi, ci si aggiunge, perchè la linea possa essere aperta al pubblico entro la seconda metà del corrente mese; nè v'ha duopo spiegare di quanto vantaggio ciò riescirà per quelle popolazioni e per le opere successive.

Ad onore dell'Impresa Peregrini, Perego e Comp., bisogna riconoscere che la solerzia e precisione, colle quali vennero condotti questi lavori, furono veramente straordinarie, poichè la linea fu compita in un anno appena, mentre da tutti ritenevasi non avessero a bastare due anni almeno. Perciò la detta Impresa merita, a buon diritto, un elogio speciale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ivrea-Aosta — Il Ministro dei lavori pubblici ha inviato alla Commissione per la ferrovia Ivrea-Aosta la lettera seguente:

Onorevole Commissione,

Mi è gradito còmpito di ripeterle anche in iscritto ciò che verbalmente le dissi.

La ferrovia Ivrea-Aosta ha, da parte del Ministero, le più vive simpatie: esso ne conosce la grandissima importanza politica, militare, economica. Perciò appunto è fermo proposito del Ministero che la concessione e costruzione di questa ferrovia non sia postergata ad alcun'altra della Penisola, e che venga quindi compresa nel primo gruppo di strade ferrate, che sarà oggetto di provvedimenti legislativi da proporsi al Parlamento. Io ho in animo di presentare il relativo progetto di legge nella presente sessione; frattanto, a sollecitarlo, converrebbe venisse ancora aumentato il concorso degli Enti locali, sembrando che alcuni dei più importanti fra i medesimi possa accordare a sì importante impresa un contributo maggiore.

Con distinta stima ed osservanza

G. Zanardelli.

Ferrovie Romane — Pubblichiamo nell'ultima pagina il sunto ufficiale della recente Assemblea degli azionisti, di cui ci scrisse un nostro corrispondente da Firenze una lettera, che abbiamo inserita nel precedente numero.

Ferrovie venete. — La *Provincia di Rovigo* annunzia che i Sindaci del basso Polesine, cioè di Loreo, Contarina, Donada e Rosolina si raduneranno allo scopo d'inoltrare alla Deputazione provinciale la domanda, ch'essa prenda l'iniziativa per la nomina d'un Comitato promotore che, con pratiche attivissime presso il Governo, cerchi di sostenere la causa della linea Chioggia-Loreo-Adria *in preferenza della linea Chioggia-Monselice*.

Quel giornale ha poi incominciato la pubblicazione di una serie di lettere *dalla Marina*, colle quali si tende a dimostrare che Chioggia ed Adria, non appoggiando con tutte le loro forze la costruzione della ferrovia Adria-Loreo-Chioggia, non rispondono al loro interesse.

Basta che, con questa guerra intestina, non si termini col giungere alla conclusione pratica, che si sospenda, fino a ragione conosciuta, l'approvazione di tutte le linee contendenti!

— Il *Giornale di Padova*, in data del 2, scrive:

Sabbato, 31 marzo, alle ore una pom., fu varato il bellissimo ponte del Brenta a Vigodarzere sulla ferrovia Padova-Bassano.

Erano presenti l'ingegnere provinciale sig. Zanardini, i signori ingegneri della Società Veneta di costruzioni, l'ingegnere signor P. Rocchetti, e il suo rappresentante sig. Tarifà.

Il lavoro riescì perfetto sotto ogni riguardo, e fa veramente onore al signor Rocchetti, dalla cui officina è uscito. Siamo perciò lietissimi di tributargliene qui le lodi più sincere, alle quali faranno eco certamente tutti coloro che hanno veduto ed esaminato il materiale del ponte.

— Lo stesso giornale dice:

Siamo in grado di assicurare che nella corrente settimana, probabilmente domenica prossima, la locomotiva farà la corsa di prova da Castelfranco a Treviso.

Ferrovia Milano-Saronno. — I giornali di Milano annunciano che il sindaco Belinzaghi, con alcuni assessori e il civico ingegnere Fasana, nonchè i rappresentanti della Società intraprenditrice della linea ferroviaria Milano-Saronno, i signori Campiglio e Venini, si recarono in Piazza d'Armi per stabilire il luogo più conveniente per la Stazione. La località che si sarebbe trovata più opportuna è quella tra il soppresso Portello e il civico Bersaglio. Lo stabilimento della Stazione in quel punto sarebbe causa di uno sviluppo edilizio, a cui il luogo si presta assai bene.

Ferrovia Milano-Erba. — Leggesi nei giornali di Milano del 29 marzo:

Il deputato Merzario ha telegrafato da Roma al locale Comitato promotore della ferrovia Milano-Erba, che il Consiglio (?) delle ferrovie ha il dì 27 approvato il contratto di concessione al sig. A. Vaucamps di questa linea. Con ciò sono superate tutte le eccezioni amministrative, come già da tempo erano state appianate tutte le quistioni tecniche innanzi al Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Il Ministro dei lavori pubblici ha poi contemporaneamente scritto una lettera allo stesso deputato Merzario, con cui dichiara che presenterà, tosto dopo le ferie del Parlamento, la relativa legge.

Ferrovia del Lambro. — Da Carate Brianza, 26 marzo, scrivono al *Corriere della sera*:

Nonostante il cattivo tempo che durò tutt'oggi, l'adunanza qui tenutasi dai sindaci dei Comuni interessati alla costruzione della ferrovia attraverso la valle del Lambro, riuscì numerosissima. In generale, piacque il progetto proposto dal Comitato promotore, che cioè i Comuni abbiano a votare il concorso a quest'opera in una determinata somma a fondo perduto, da pagarsi in rate annue, principiandone il versamento al compiersi del primo anno di servizio della ferrovia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella seduta straordinaria del 26 marzo p. p. del Consiglio provinciale di Como, fu data comunicazione delle note dei Ministri dei lavori pubblici e delle finanze in merito alla costruzione della ferrovia del Gottardo, secondo i patti stipulati col trattato di Berna, ed al pagamento delle quote di sussidio votate dalla Provincia di Como.

Le suddette note tendono ad assicurare il Consiglio della ferma volontà del Ministero di curare l'adempimento delle condizioni del trattato di Berna, e di non esservi ragione alcuna di rifiutarsi al pagamento delle rate maturate sul sussidio di L. 500[m. dal Consiglio votate. Le note dicono che, anche legalmente, la Provincia potrebbe essere obbligata al pagamento.

Ad onta di queste assicurazioni e dichiarazioni, la Deputazione non è di parere di continuare nei pagamenti, sia per le voci che corrono sullo stato poco lieto delle condizioni finanziarie della Società del Gottardo, sia perchè, dovendo essere compìto il traforo del Gottardo per il 1° ottobre 1880, si doveva già da più di un anno aver dato principio al traforo del Ceneri, traforo che è ancora allo stato di desiderio. Le Deputazione vorrebbe almeno delle garanzie prima di fare altri pagamenti.

Il consigliere Gadda rettifica i calcoli fatti dalla Deputazione sull'epoca in cui devono incominciare i lavori al Ceneri, lavori che non dovrebbero principiare che in aprile a. c. Non è d'accordo colla Deputazione sulle garanzie dalla medesima pretese, non potendo e non dovendo il Governo che riferirsi al trattato internazionale di Berna, il quale è stato fatto appunto per l'adempimento delle condizioni poste dai singoli contraenti, e ne sta a garanzia. Egli propone di rimettere alla seduta ordinaria di agosto la trattazione di questo oggetto, che potrà essere discusso con maggiore larghezza e cognizione di causa,

Dopo alcune osservazioni del sig. Prefetto, il quale cerca di tranquillare il Consiglio sulle assicurazioni ministeriali, la proposta Gadda viene approvata a grandissima maggioranza.

— Da una corrispondenza ginevrina dell'*Italie* togliamo con riserva i seguenti cenni intorno alla crisi finanziaria del Gottardo:

La quistione del Gottardo trovasi presentemente avvolta nelle più fitte tenebre; e per ciò stesso i commenti spuntano e corrono sbrigliati da ogni parte. — Il sig. Roth, ministro svizzero a Berlino, è giunto a Berna, latore di comunicazioni importanti. A quanto sembra, queste comunicazioni sarebbero tutt'altro che favorevoli all'impresa: la Germania e l'Italia esigono la partecipazione finanziaria della Svizzera — condizione che quest'ultima non può accettare. Vero è bene che, d'altra parte, le dette Potenze non si rifiutano ad una conferenza, ma esse non vogliono assumere alcun impegno. L'opinione predominante nelle Camere federali — all'infuori, ben inteso, dei gruppi degli interessati diretti — è che la liquidazione non può essere evitata, e che al rialzamento dell'impresa è indispensabile una nuova amministrazione. In sostanza, le pratiche tentate vanno sempre perdendo di probabilità di riuscita, e la situazione rimane grandemente compromessa.

— Il *Journal de Genève*, del 1°, pubblica poi il seguente *Comunicato:*

L'Ingegnere in capo della Compagnia della ferrovia del Gottardo è stato incaricato dalla Direzione di fare le sue proposte riflettenti il licenziamento della maggior parte del personale tecnico della Compagnia, che non coopera all'esecuzione del gran *tunnel* del Gottardo. Gli studii tecnici sono giunti al loro termine. I progetti particolareggiati per tutta la rete del Gottardo, i piani parcellari destinati ad essere presentati, ed i documenti che devono essere sottoposti alle Autorità federali non tarderanno ad essere finiti, ed i piani-profili, il conto preventivo, il Capitolato d'oneri, ecc., saranno quanto prima compiuti, in guisa che l'aggiudicazione dei lavori potrebbe aver luogo immediatamente.

D'altra parte, non è da prevedere che la costruzione delle linee che rimane ancora da eseguire possa essere intrapresa in breve, per lo meno su una grande scala, visto che le trattative degli Stati interessati, relative alla riorganizzazione, si prolungano più che non s'aspettasse, e che, secondo ogni probabilità, possono scorrere ancora dei mesi primachè un nuovo trattato sia definitivamente ratificato. In queste circostanze, la Direzione della ferrovia del Gottardo non credette di dover conservare un personale tecnico ch'essa non potrebbe abbastanza occupare e che costituisce per la Compagnia una spesa mensile di 80,000 franchi.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 31.80 dal lato di Göschenen, e di m. 10 90 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 42.70, cioè m. 6.10 in media giornaliera. Il lavoro è stato ripreso ad Airolo soltanto venerdì mattina, ore 11.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio degli Stati, nella seduta del 24 marzo p. p., dietro proposta di Kappeler, approvò senza discussione la cessione della concessione della ferrovia Berna-Lucerna al Cantone di Berna. — Approvò del pari il Regolamento di polizia sulle strade ferrate del Nord-Est, dietro proposta di Sulzer; ma ne furono eccettuati gli articoli 8, 9 e 10, che affidano agli impiegati l'esecuzione di funzioni penali. Essi furono soppressi per il territorio del Cantone d'Argovia.

— Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia della Broye ha pubblicato il suo rapporto per l'esercizio 1876.

Questo rapporto constata che la maggior parte dei lavori è interamente compiuta: non restano che pochi lavori di terra, necessarii al consolidamento di alcune trincee, un acquedotto presso Boulet-Wenger; bisognerà pure ripulire alcuni muri e le murature del tunnel, terminare il fabbricato pei viaggiatori a Payerne, ed una casa da guardiano a Glatigny.

La spesa totale per la costruzione di questa linea, al punto in cui si trovava al 31 dicembre 1876, ascendeva già a fr. 8,196,738. Calcolando approssimativamente in lire 430,000 il costo dei lavori non ancora compiuti o non pagati, si giungerà ad una somma totale di fr. 8,626,738. Questa somma non oltrepasserà che ben di poco i calcoli primitivi, e ridurrà il costo chilometrico longitudinale a fr. 145,000, compreso il materiale ruotante valutato in fr. 20,000 al chilometro.

Ferrovie francesi. — Leggiamo nel *Journ. des Débats* che il Ministro dei lavori pubblici, conformemente al voto espresso dalla Camera dei deputati, in seguito alla discussione del progetto di fusione delle Compagnie secondarie con la Compagnia d'Orléans, ha iniziato le trat-

tative pel riscatto delle linee concesse a queste Compagnie.

Tale riscatto deve avere per base, conformemente all'articolo 12 della legge del 23 marzo 1874 per le linee che hanno meno di 15 anni di esistenza, il prezzo reale di costruzione.

È stato convenuto tra il Ministro e le Compagnie che sarà proceduto per via di arbitramenti. Una prima Commissione è stata già scelta pel riscatto della Compagnia delle Charentes. Essa si compone dei signori Krantz e Reynaud, ispettori generali onorarii dei ponti e strade, e Maisonneuve, ispettore generale delle finanze.

Gli arbitri sono incaricati di fissare il valore secondo il prezzo reale di costruzione delle linee e dei loro accessorii.

La Compagnia della Vandea, quelle di Bressuire-Poitiers, di Poitiers-Saumur, ecc., aderirono a questo modo di procedere. Si spera che le Commissioni di arbitramento potranno cominciare le loro operazioni la settimana prossima e terminarle in una quindicina di giorni. Nello stesso tempo, il Ministro dei lavori pubblici prosegue i negoziati, incamminati con la Compagnia d'Orléans, pel riscatto di queste linee e di parecchie altre appartenenti alle Compagnie delle strade del Nantese, di Maine-et-Loire, di Clermont-Tulle, ecc.

Questi negoziati saranno terminati entro aprile, e il nuovo progetto di legge potrà essere presentato alla Camera al principio della prossima sessione.

— La Commissione parlamentare d'inchiesta per le ferrovie si è riunita al palazzo Borbone. Questa Commissione, come fu annunciato, è composta di 22 membri, e suddivisa in due Sotto-Commissioni.

La prima, incaricata di stabilire e classificare le linee necessarie a completare la rete generale, nominò a suo presidente il sig. Alberto Grévy, ed a segretario il signor Savary.

La seconda, incaricata di preparare la revisione dei quaderni d'oneri e delle tariffe, nominò presidente il sig. Lebaudy, e segretario il sig. Tassin.

— Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia del Nord ad aprire all'esercizio: 1° la sezione della ferrovia da Epinay a Luzarches, compresa tra Epinay e Montsoult; 2° la sezione da Montsoult ad Amiens, compresa tra Montsoult e Beaumont.

La lunghezza totale delle due sezioni è di chil. 26.618.

Ferrovie in Algeria. — Con Decreto del 26 marzo p. p., il Presidente della Repubblica francese ha promulgato la legge votata dal Senato e dalla Camera dei deputati per la dichiarazione di pubblica utilità e concessione di nuove ferrovie in Algeria, e cioè: 1° da Duvivier a Souk-Arrhas, con prolungamento sino a Sidi-el-Hemessi; 2° da Guelma alla linea di Costantina a Setif, passando per Hammam-Meskoutine; e ciò in conformità alle Convenzioni 15 febbraio ed 8 marzo a. c. passate tra il Governatore generale civile dell'Algeria e la Compagnia della ferrovia da Bona a Guelma, dichiarata di pubblica utilità, come le suddette.

Le nuove linee concesse hanno uno sviluppo totale di 400 chilometri. Esse dovranno essere costrutte ad un solo binario, la 1ª entro 6 anni, e la 2ª entro 4. Lo Stato si impegna di garantire, per la durata della concessione (90 anni), un *minimum* di reddito netto annuo del 6 0[0 sul capitale di primo impianto.

Le spese di esercizio sono fissate *à forfait* in L. 7,700 al chilometro per un introito lordo di 11,000 fr. e al disotto; al di là di questa cifra, esse saranno calcolate in una proporzione variabile dal 70 al 52 0[0 del prodotto lordo, applicandosi questa cifra proporzionale ad un prodotto chilometrico di 20,000 fr.

Il capitale-Azioni della Compagnia della ferrovia da Bona a Guelma, attualmente di 12 milioni di fr., sarà portato a 30 milioni. Le emissioni di Obbligazioni non potranno aver luogo senza l'autorizzazione del Ministro dei lavori, di concerto con quello delle finanze, e sulla proposta del Governatore generale civile dell'Algeria.

Ferrovie in Africa. — In seguito alla scoperta delle miniere d'oro e di diamanti sul territorio delle repubbliche Transvaaliche e del fiume Orange, si è pensato a costruire una ferrovia in queste regioni, ove gli Olandesi hanno saputo sviluppare un fiorente commercio.

A tal uopo, si annuncia il cominciamento dei lavori alla linea che deve collegare Pretoria, capitale del Transvaal, alla baia di Delagoa, ove trovasi uno dei migliori porti dell'Africa.

Situata al sud della Capitaneria generale di Mozambico, Delagoa appartiene al Portogallo; ed il Governo portoghese ne concesse l'uso alla repubblica Transvaalica per un periodo di cent'anni, a partire dal giorno della inaugurazione della ferrovia, la quale probabilmente si collegherà con un ramo alla colonia inglese di Natal.

Ferrovie spagnuole. — Scrivono da Perpignano al *Messager du Midi*:

Un grande impulso è dato da qualche tempo ai lavori della ferrovia da Gerona al confine francese. I lavori di terra sono pressochè ultimati, e le opere d'arte sono molto inoltrate.

Se le piogge autunnali e dell'inverno non fossero state troppo abbondanti e non avessero contrariato gli ultimi lavori, la linea potrebb'essere aperta alla circolazione pei primi giorni del 1878.

Disastro ferroviario in Inghilterra. — I giornali inglesi ci recano la notizia, che domenica notte accadde un grave disastro ferroviario sulla linea *North-Eastern*, presso Morpeth. Il treno *express*, proveniente da Edimburgo, usciva delle rotaie, in un punto dove la linea aveva una diramazione. Alcuni vagoni furono schiacciati, 5 persone uccise; moltissime ferite.

Ferrovie russe. — Un dispaccio da Berlino al *Times* reca:

Per ordine del Governo russo, le locomotive, i vagoni ed il materiale ruotante, acquistati dalle Compagnie ferroviarie russe, dovranno in avvenire esser fabbricati in Russia. È un nuovo colpo dato all'industria tedesca.

Per mettere le Compagnie in grado di avere in Russia le locomotive e le carrozze necessarie al loro esercizio, il Governo permetterà l'importazione, esente da ogni dazio, dei materiali per la loro fabbricazione, ed accorderà dei premii e persino dei sussidii ai fabbricanti russi.

L'azione del decreto imperiale, che sarà promulgato tra qualche giorno, parrebbe colpire in primo luogo le Compagnie nuove; ma essa si estenderà gradatamente anche alle Compagnie esistenti, man mano che gl'industrianti svilupperanno i loro mezzi di fabbricazione in modo da poter soddisfare alle ordinazioni.

Notizie Diverse

Convenzione pei servizii marittimi. — La Giunta parlamentare, a cui venne deferito l'esame della Convenzione pei servizii postali e commerciali marittimi, ha designato a suo relatore l'on. deputato Cocco-Ortu.

Canale Ledra-Tagliamento. — Leggesi nel *Giornale di Udine*, del 28 marzo:

Possiamo annunziare che il Comitato esecutivo stipulò un convegno con l'Impresa Podestà e Compagni per la costruzione del canale principale e per quello sussidiario (Tagliamento), condizionatamente al verificarsi dell'allogamento di almeno 120 oncie d'acqua. L'Impresa Podestà è favorevolmente conosciuta da noi pel modo lodevole con cui eseguì il tronco dello ferrovia pontebbana. La stessa Impresa assunse recentemente la costruzione d'un canale a Verona per conto di quel Municipio; ed il Comitato confida, a ragione, che il lavoro affidatole verrà condotto a piena soddisfazione, sotto la direzione dell'egregio ing. Goggi, competentissimo in simili opere.

Ora occorre che i possidenti proprietarii di terreni tra il Tagliamento ed il Torre si affrettino a richiedere l'acqua voluta al prezzo di favore, cioè L. 600 l'oncia magistrale

milanese, pari a 34 litri al minuto secondo, sufficienti ad irrigare circa 80 a 100 campi misura friulana, riducibili in seguito a L. 500; mentre, cessato il tempo utile per avere l'acqua a L. 600, il prezzo ne verrà portato a L. 700, e forse anche oltre, a seconda di quello che il Comitato troverà di stabilire.

La presenza qui dell'ing. Goggi, direttore dei lavori (reperibile nell'Ufficio provvisoriamente collocato presso l'Associazione agraria), offre la possibilità ad ognuno, che ne ha interesse, di avere schiarimenti e nozioni su qualunque dettaglio riferibile al progetto, alla presumibile spesa per la riduzione de' terreni, ai modi praticati per l'irrigazione, alla formazione de' Comprensorii, ed infine su tutte le domande e dubbii che potessero sorgere.

Canale da derivarsi dal Ticino. — Con Decreto in data 15 marzo p. p. vennero approvate e dichiarate di pubblica utilità le opere occorrenti per la derivazione d'acqua dal Ticino e per l'apertura di canali principali e secondarii onde condurre l'acqua attraverso diversi territorii dell'alta Lombardia, in conformità ai relativi progetti e piano corografico 13 agosto 1871 dell'ing. Villoresi, riprodotto dal medesimo in data 23 novembre 1876.

Il termine entro il quale dovranno incominciarsi e compiersi l'espropriazione ed i lavori è fissato in 6 anni, a partire dalla data del decreto.

Casse di risparmio postali. — La Direzione generale delle poste ha pubblicato il resoconto sommario delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di febbraio 1877.

Gli Uffici autorizzati ad operare come succursali della Cassa centrale sono 2144, dei quali 112 vennero aperti nel febbraio 1877.

Il numero dei depositi ascese a 161,769; quello dei rimborsi a 25,823.

I libretti emessi furono 79,850, i libretti estinti 5,030. Ne rimangono in corso 74,820.

La somma dei depositi fu di L. 5,112,814.62.

Quella dei rimborsi di L. 1,793,407.15. Il residuo dei crediti dei depositanti è di L. 3,319,407.47.

Onorificenza. — La *Gazz. Uff.* annuncia che S. M., sulla proposta del Ministro della marina, con decreto del 13 febbraio scorso, ha nominato *Cavaliere* nell'Ordine della Corona d'Italia, il sig. Javernig Emanuele, Capo-stazione della Ferrovia in Venezia.

Concorso a premio. — Nel *Moniteur Belge* si legge: Il Governo della Colonia di Vittoria, in Australia, ha testè istituito un premio di 1000 lire sterline (25,000 fr.) da conferirsi all'individuo od alla Società che saprà costruire, adempiendo a tutte le condizioni del programma di concorso, una macchina atta a compiere simultaneamente ed automaticamente le funzioni di mietitrice e di legatrice di covoni (*Reaping and bindlng*).

Questo concorso a premio rimarrà aperto fino alla fine del 1877.

Esposizione universale di Parigi pel 1878. — La *Gazz. Uff.* del 30 marzo p. p. ha pubblicato la seguente circolare del Ministro di agricoltura, industria e commercio, diretta ai Prefetti, ai presidenti delle Accademie, Camere di commercio e Comizii agrarii, in data del 28 detto mese:

« Questo Ministero attende alla compilazione del regolamento per la sezione italiana alla Mostra universale di Parigi, che sarà aperta il 1° maggio 1878, e confida di poterne ordinare tra pochi giorni la pubblicazione.

« Per dare agio agli artisti, ai fabbricanti ed agli agricoltori di preparare le loro domande d'ammissione (il modulo delle quali sarà unito all'anzidetto regolamento), mi pregio di render noto che il termine ultimo per la presentazione delle domande stesse scadrà col giorno 20 giugno p. v. ».

Canale di Suez. — La *Pall Mall Gazette* scrive che, mentre nel 1875 il tonnellaggio complessivo delle navi commerciali di tutti i paesi che attraversarono il Canale di Suez fu di 1,908,970, nel 1876 salì invece a 1,986,698 tonnellate; delle quali 1,590,198 spettano alla flotta commerciale dell'Inghilterra, e 476,510 alle flotte commerciali di tutte le altre Nazioni, il cui contingente era stato di 494,549 tonnellate nel 1875; lo che equivale a dire che, durante il 1876, il transito marittimo di tutte le Nazioni (esclusa l'Inghilterra) subì una diminuzione di 18,049 tonnellate in confronto al 1875, diminuzione che fu largamente compensata dall'aumento di 95,777 tonnellate che subì la flotta mercantile inglese.

Il numero dei bastimenti che passarono il Canale nel 1875 fu di 1411, e di 1395 quello del 1876.

Dopo l'Inghilterra, ma ad una gran distanza, viene la Francia, che in quel prospetto comparativo figura nel 1875 per 129,466 e nel 1876 per 135,345 tonnellate.

Dopo la Francia vengono quindi: l'Olanda, per 101,031; l'Italia, per 60,998: l'Austria, per 56,280; la Spagna, per 37,233; la Germania, per 27,281; e la Russia, per 16,627 tonnellate.

Non devesi però dimenticare, dice il *Journal Officiel*, che l'anno 1876 fu eccezionalmente cattivo.

Le navi da guerra ed i *yachts* di tutti i paesi che passarono il Canale nel 1876 rappresentano in complesso un totale di 109,172 tonnellate, delle quali 68,035 spettano all'Inghilterra.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato quanto segue:

Si fa noto che da recenti comunicazioni ricevute dall'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna, circa le parole gratuite nell'indirizzo dei telegrammi per l'America del Nord, risulta quanto appresso:

1° Il nome della città di destinazione è gratuito, qualunque sia il numero delle parole colle quali è espresso.

Le indicazioni geografiche destinate a precisarlo non sono comunicate al destinatario. Esempio: *Chicago* o *Washington District de Colombie* sono trasmessi gratuitamente, ma nella copia al destinatario non figurano le parole: *District de Colombie*.

2° Il nome del destinatario è trasmesso gratuitamente, se è espresso con una sola parola. Esempio: *Baring New-York* o *Scott San Francisco* sono trasmessi gratuitamente; ma se esso contiene più di una parola, oppure se è accompagnato dall'indicazione del domicilio, è tassato pel numero delle parole realmente contenute. Esempio: *Baring* 45 *Broadway New-York* o *Scott et Compagnie San Francisco;* le parole trasmesse gratuitamente sono: *New-York* e *San Francisco*.

Queste disposizioni si applicano solo per il percorso extra-europeo; e per le corrispondenze colle Indie occidentali (Antille), Panama e Gujana, si applicano solamente fino a New York.

— Si fa pure noto che questa Amministrazione ha pubblicata una nuova edizione della Tariffa generale dei telegrammi, che fu distribuita a tutti gli Ufficii governativi e sociali attivati al pubblico servizio nell'interno del Regno, contemporaneamente alla nuova edizione della Nomenclatura di tutti gli Ufficii telegrafici del mondo, edita dall'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna.

La nuova Tariffa generale contiene tutte le norme e tasse occorrenti per tassare i telegrammi per qualsiasi destinazione e per qualunque via.

Un estratto delle norme principali e delle tasse stabilite per la via meno costosa trovasi inscritto nell'*Indicatore ufficiale* delle strade ferrate, navigazione, telegrafia e poste, che si vende dalla Direzione del periodico stesso in Torino (via Nizza, 29) al prezzo di 60 centesimi.

La Nomenclatura è messa in vendita presso le Direzioni compartimentali dei telegrafi e presso gli Ufficii telegrafici principali del Regno al prezzo di L. 1.50.

Il prezzo della Tariffa è di cent. 50.

I nuovi Ufficii che si aprono e le poche variazioni che occorrono alla Tariffa fanno oggetto di dispense ordinariamente bimestrali, che si vendono dagli Ufficii stessi al prezzo di centesimi 60 all'anno.

Necrologia. — La spedizione scientifica dell'istmo di Darien, che perdette ultimamente uno dei suoi membri più distinti nella persona di Oliviero Bixio, fece pure un'al-

tra grave perdita. Infatti, lo *Stat and Herald*, di Panama, annunzia che il 26 gennaio decorso, nel villaggio indiano di Paya, sulle sponde della Tuyra, cessò di vivere l'ing. inglese W. Brooks, eminente scienziato e scrittore di vaglia, che costruì la seconda strada ferrata dell'Inghilterra, vale a dire quella di Clarence.

Torri mobili corazzate. — Leggiamo nella *Correspondance Havas* che scrivono da Kikeneff ad un giornale viennese, che un Russo inventò una specie di *monitor terrestre*. Gli artiglieri se ne stanno entro torri corazzate, e possono puntare i loro pezzi in tutte le direzioni. Queste torri di nuovo genere stanno sopra un carro a ruote, e sono messe in moto mediante macchine a vapore. A Pietroburgo si fa un gran discorrere di questa nuova macchina da guerra, che si sta esaminando seriamente, quantunque sembri che nei circoli militari più competenti non le si attribuisca una grande importanza.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Viaggi circolari italiani a prezzi ridotti.

Si porta a conoscenza del pubblico che, in aggiunta ai vigenti viaggi circolari italiani, sonosi attivati, previo accordo colle Ferrovie Romane e Meridionali, i nuovi tre qui appresso specificati, i cui biglietti sono venduti dalle Stazioni nominate dopo ogni singolo viaggio, non che da quelle intermedie o situate fuori degli itinerarii.

Viaggio 28 — Firenze, Pistoia, Bologna, Ancona, Foggia, Napoli, Roma, Civitavecchia, Livorno, Pisa, Empoli, Firenze o viceversa.

Prezzi: 1ª classe L. 128.75 — 2ª classe L. 89.85 — 3ª classe L. 54.05.

Validità dei biglietti — giorni 45.

Stazioni autorizzate alla vendita diretta dei biglietti — Bologna, Pistoia, Firenze, Firenze Agenzia.

Viaggio 29 — Milano, Torino, Alessandria, Genova, Spezia, Pisa, Lucca, Firenze, Empoli, Livorno, Civitavecchia, Roma, Napoli, Foggia, Ancona, Bologna, Piacenza, Milano.

Prezzi: 1ª classe L. 178.25 — 2ª classe L. 124.65 — 3ª classe L. 79.05.

Validità dei biglietti — giorni 60.

Stazioni autorizzate alla vendita diretta dei biglietti — Alessandria, Bologna, Firenze, Firenze Agenzia, Genova P. P., Milano Agenzia, Milano Centrale, Modena, Parma, Piacenza, Pisa, Torino P. N.

Viaggio 30 — Milano, Torino, Alessandria, Genova, Pisa, Livorno, Civitavecchia, Roma, Orte, Chiusi, Terontola, Firenze, Bologna, Piacenza, Milano o viceversa.

Prezzi: 1ª classe L. 121.35 — 2ª classe L. 85.45 — 3ª classe L. 57.45.

Validità dei biglietti — giorni 50.

Stazioni autorizzate alla vendita diretta dei biglietti — Alessandria, Bologna, Firenze, Firenze Agenzia, Genova P. P., Milano Agenzia, Milano Centrale, Modena, Piacenza, Pisa, Torino P. N.

Ai prezzi sovraespooti debbonsi aggiungere 5 centesimi per tassa di bollo.

Le norme e le disposizioni relative all'acquisto ed all'uso dei biglietti per i tre nuovi viaggi sono le stesse stampate nell'Avviso 30 novembre 1875, e già in vigore per gli altri biglietti di viaggio circolare.

Milano, 29 marzo 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Stante la persistenza delle voci sulle trattative vertenti tra il Governo ed alcuni capitalisti per l'esercizio delle ferrovie, anche nella scorsa settimana le Azioni Meridionali, legate come sono al fatto delle Convenzioni che si dicono in via di elaborazione, si mantennero sempre ferme a principio a 346, poi a 350. Le Obbligazioni relative sostenute anch'esse a 239. I Boni invariati a 566 — Le Sarde, serie A, si negoziarono a 236; quelle della serie B a 233 — Le Pontebbane a 372 contanti.

Nella Borsa di Parigi, le Lombarde diedero luogo a transazioni sul prezzo di 170 a 172; le Obbligazioni relative a 235 e 238 — Le Vittorio Emanuele da 238 a 239 — Le Azioni Romane nella Borsa medesima vennero quotate tra il 75 al 78; le Obbligazioni tra il 242 al 244.

ESTRAZIONI

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — Il 20 marzo p. p. presso la Direzione delle Ferrovie Sarde in Roma, ebbe luogo la sesta estrazione a sorte di 131 Obbligazioni della serie A, aventi diritto al rimborso dal 1° aprile:

Obbligazioni estratte:

18	5628	15016	19554	25986	31097	39374	45960
700	6670	15399	19749	26886	31717	39556	46288
758	6900	16284	20364	26989	31834	39838	46933
904	6901	16681	20375	27367	31883	40363	47257
1065	7489	17201	20748	27370	32283	40823	47283
2011	7579	17300	20760	27747	33529	41028	47688
2052	9479	17417	21136	28039	33563	41274	47867
2157	10206	17447	21636	28224	34183	41388	48037
2592	10521	17660	21706	28331	35516	41528	48180
2940	10598	17937	22164	28490	36241	42105	48832
3216	10653	18378	22701	29263	36426	43056	49186
3872	11013	18744	22853	29781	36614	43446	49738
4319	11064	18847	24140	29845	36841	43484	
4358	11291	18882	24417	29884	36853	43578	
4460	14005	18886	25077	30213	37314	44125	
4706	14279	19177	25389	30226	38683	44508	
4923	14749	19238	25889	30664	38844	45323	

I portatori delle Obbligazioni estratte dovranno presentare i titoli corredati di tutte le cedole (*coupons*) non scadute, cominciando da quella del 1° aprile 1877, alle Ditte incaricate.

La cedola n. 12 delle dette Obbligazioni serie A, in L. 7.50 in oro, sarà dal 1° fino a tutto il 15 corrente pagata dalle Ditte medesime in L. 6.35 in oro nette dalla ritenuta di lire 1.13 in carta per tassa di ricchezza mobile, e lire 0.14 per tassa di circolazione.

Dal giorno 16 corrente in poi, tanto il pagamento della cedola n. 12, quanto il rimborso delle Obbligazioni estratte, saranno esclusivamente fatti in Torino dalla Ditta bancaria U. Geisser e C.

CONVOCAZIONI

Società italiana per la fabbricazione di polveri piriche in Milano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 8 corrente in Milano (Monte Napoleone, 11), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti sul bilancio 1876 e relative deliberazioni, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877, e per comunicazioni diverse.

Banco commerciale delle Marche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 corrente in Macerata (via Commercio, 19), per udire la relazione sulla gestione sociale del 1876 ed approvazione del relativo bilancio, e per la nomina di consiglieri.

Società ferro vuoto Cambiaggio — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 15 corr. in Milano (piazza Mercanti, 4), per udire la relazione del Gerente ed il rapporto del Consiglio di vigilanza sui conti del 1876, per relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri pel 1877.

Banca Lombarda di depositi e conti correnti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 15 corrente in Milano (via Silvio Pellico, 10), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori per l'esercizio 1876, per deliberare sul relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1877.

Banca di Ferrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 22 corrente in Ferrara (via Orefici), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori per l'esacizio 1876, e relative deliberazioni, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1877.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 13ª Settimana.

PRODOTTI *dal 26 marzo al 1° aprile 1877*

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3435	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	634,331.90	667,709.45	»	33,377.55
Merci a grande velocità . .	189,970.80	190,357.65	»	386.85
Merci a piccola velocità . .	789,732.30	796,351.35	»	6,619.05
Totale dei prodotti ferroviari	1,614,035.00	1,654,418.45	»	40,383.45
Navigazione sui laghi . . .	15,503.30	11,525.85	3,977.45	»
Totale della settimana. .	1,629,538.30	1,665,944.30	»	36,406.00

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 1° aprile 1877*

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	7,803,587.95	7,701,284.00	102,303.95	»
Merci a grande velocità . .	2,398,528.35	2,240,554.90	157,973.45	»
Merci a piccola velocità . .	10,132,017.23	9,623,125.95	508,891.28	»
Totale dei prodotti ferroviari	20,334,133.53	19,564,964.85	769,168.68	»
Navigazione sui laghi . . .	175,354.45	133,794.60	41,559.85	»
Totali	20,509,487.98	19,698,759.45	810,728.53	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 13ª settimana	469.06	494.74	— 25.68	— 5.19
Prodotti totali	5919.69	5850.77	+ 68.92	+ 1.18

Strade Ferrate Meridionali

10ª Settimana. — *Dal 5 all'11 marzo 1877*

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	331,679.97	229.37
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	353,687.55	244.60
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 22,007.58	— 15.23
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	4,102,683.63	2,837.26
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	3,474,058.55	2,402.53
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 628,625.08	+ 434.73

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	126,956.49	117.99
Settimana corrisp. nel 1876.	974.—	113,426.83	116.45
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+102 —	+ 13,529.66	+ 1.54
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	1,326,443.32	1,232.75
Introiti corrisp. nel 1876 .	949.97	1,094,168.24	1,151.79
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+126 03	+ 232,275.08	+ 80.96

Strade Ferrate Romane

4ª Settimana — *Dal 22 al 28 gennaio 1877.*
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	578,311.50	18,320.01
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	502,131.91	15,906.70 (a)
Differenza (in più . . .	—	76,179.59	2,413.31
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 28 detto 1877 .	1,646	1,945,883.37	15,410.56
Periodo corr. 1876	1,646	1,731,229.04	13,702.75
Aumento	—	214,654.33	1,707,81
Diminuzione		—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	6,750	7,775.97
Bagagli	185	132.28
Merci a grande velocità	901	493.91
Merci a piccola velocità	1,269	6,966.80
Introiti diversi	»	340.46
Totale L.	»	15,709.42

Avvisi d'Asta

Il 10 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Alessandria, si terrà un'asta par l'appalto della costruzione di una cavallerizza di 3° ordine nella piazza di Casale, per l'importo di L. 45,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare per la R. Marina di Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di una Barca-Porto in ferro e relativi accessorii per un bacino da raddobbo nell'Arsenale marittimo in Venezia, per il presunto importo di L. 162,000. Fornitura entro 11 mesi. Deposito L. 16,200 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per la costruzione di 3 baracche-scuderia nell'orto annesso alla caserma S. Agostino in Piacenza, per l'importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 220 giorni. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Piacenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'arginatura del 3° comprensorio del Po, dal bastione di campagna di fronte alla Stazione ferroviaria di Piacenza, per il presunto importo di L. 60,585. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 8000 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Napoli, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del pulimento ed espurgo del R. Canale di Sarno per gli anni 1877-78-79 e manutenzione relativa, per la somma triennale di L. 42,060, ribassata di L. 6.87 p. cento nel precedente incanto. Deposito L. 4200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale del Pollino, 3° tratto dall'angolo inferiore della torre Rovitti alla Stazione ferroviaria di Torre Cerchiara, per il presunto importo di L. 125,643.62. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva lire 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di un ponte in muratura sul fiume Liri presso la città di Sora, e per la sistemazione di 2 tronchi laterali del ponte stesso, per il complessivo presunto importo di L. 108,800. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 16,000, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Lavello (Basilicata) si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione della strada Vittorio Emanuele, nell'abitato del Comune, della lunghezza di m. 731.32, per la presunta somma di L. 220,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Borzoli, detta delle *Roveri*, della lunghezza di m. 2040, per la presunta somma di L. 62,715.84. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Massa (provincia di Massa e Carrara), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione dell'acquedotto dalla sorgente di Canal Magro alla città ed alla Stazione ferroviaria, per l'importo di L. 125,000. Deposito d'asta L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Girgenti, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di compimento del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra il vallone di Grottamurata ed il fiume Platani, in diminuzione dell'importo di L. 194,553.35, così ridotto, in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito d'asta lire 12,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di generale sistemazione degli argini consorziali di Zerbo ed Uniti a sinistra di Po, della lunghezza di m. 5951.30, per la presunta somma di L. 112,229. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

Il Consiglio d'amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all'acquisto di chilogrammi 1,000,000 tabacco in foglia di Virginia nella proporzione del 30 per 100, tipo A, e del 70 per 100, tipo B, col mezzo della concorrenza in base ad apposito Capitolato d'oneri 17 marzo 1877,

Notifica:

Che il giorno 11 del mese di maggio p. v., alle ore 1 1[2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, num. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all'ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa.

La consegna della partita come sopra indicata dovrà essere fatta a tutte spese del fornitore nei magazzini dei tabacchi greggi in Sampierdarena, per metà da settembre a novembre 1877 e per l'altra metà da gennaio a marzo 1878.

Qualora però il fornitore avesse disponibile qualche partita di tabacco appartenente a raccolti anteriori al 1876, in tal caso la consegna potrà essere fatta in precedenza all'epoca fissata.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione. (*Segue*)

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti a norma dei tipi, non che il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall'offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Dedito pubblico calcolata al valore di Borsa del giorno antecedente a quello del deposito, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale, od in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati, com'è detto, al corso di Borsa.

Gli offerenti dovranno indicare nell'offerta la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta dalle 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il presidente all'asta procederà senz'altro in unione al delegato governativo o suo rappresentante all'apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare. Il delegato governativo o suo rappresentante sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della presidenza rimarrà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, quest'ultimo aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, si aprirà immediatamente il concorso tra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta e annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

L'aggiudicazione si riterrà come non avvenuta se non riporti l'approvazione del Consiglio, il quale dovrà pronunziarsi nel giorno successivo a quello dell'aggiudicazione medesima.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare seduta stante l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in esso prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a diligenza e cura dell'Amministrazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni cinque decorrendi da quello della notificatagli accettazione dell'aggiudicazione per parte della Regìa, eseguendo il deposito definitivo in ordine all'articolo 22 del Capitolato d'oneri, quale effettuato verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, o non prestasse entro il termine di giorni cinque la cauzione stabilita dal Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione, e la Regìa rimarrà prosciolta da ogni vincolo verso l'aggiudicatario.

In ordine all'articolo 24 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 18 marzo 1877.

Il Direttore Generale	*Il Consigliere d'Amministrazione*
E. GOUPIL.	VERDURA.

STRADE FERRATE ROMANE

Sunto del Processo verbale

DELL'ADUNANZA GENERALE STRAORDINARIA DEL 26 MARZO 1877.

La mattina del dì 26 marzo 1877, a ore 12 1[2 pomeridiane, la Società si riuniva in adunanza generale a forma dell'avviso di convocazione del dì 16 febbraio p. p., pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale del Regno*, numeri 39, 40 e 41, del 16, 17 e 19 dello stesso mese.

Intervennero n. 120 persone, rappresentanti n. 55,385 azioni delle Strade Ferrate Romane, e n. 25,015 azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, le quali davano diritto nell'insieme a voti n. 6573.

Compiute le solite preliminari operazioni, il comm. Carlo Fenzi, presidente, dichiara costituita legalmente l'adunanza e legge un breve discorso, in cui spiegando, ai termini dello statuto, i motivi della convocazione, espone l'operato del Consiglio e il suo modo di vedere intorno alla procedura da seguire nella discussione, concludendo che il Consiglio stesso avendo accettato con alcune modificazioni concordate col proponente un emendamento alla propria primitiva proposta fattogli pervenire dall'azionista signor Moyse, proponeva all'Assemblea di deliberare la presa in considerazione del seguente schema:

« **L'Assemblea delibera:**

« — 1° Fermo stante il reparto di L. 7.50 di rendita alle azioni ordinarie e di L. 10 di ren-
« dita alle azioni trentennarie e privilegiate, già antiche Centrali-Toscane, di erogare la somma
« derivante da tutti i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877 della rendita
« spettante alle azioni ordinarie per la Convenzione 17 novembre 1873 a beneficio delle azioni trentennarie ed antiche Centrali-Toscane a saldo e stralcio di ogni loro pretesa.

« — 2° Il reparto dei sopracitati semestri di interessi, che per la totalità delle azioni ordinarie
« ascenderebbero alla somma di L. 5,107,485.60; verrà operato nella proporzione di 3[4 a favore
« delle azioni trentennarie e di 1[4 a favore delle azioni già antiche Centrali-Toscane, e darebbe
« quindi il seguente resultato:

« L. 194 circa a ciascuna azione trentennaria.

« L. 65 circa a ciascuna azione già Centrale-Toscana.

« — 3° Di confermare al Consiglio d'amministrazione il mandato di sollecitare presso il R. Go-
« verno l'esecuzione della Convenzione del riscatto del 17 novembre 1873, e procurare di otte-
« nere, possibilmente, agli azionisti delle Ferrovie Romane la facoltà di partecipare nella nuova
« Società di esercizio di strade ferrate, che sarà dal R. Governo conceduto all'industria privata.

« — 4° Di rinviare ad altra assemblea generale, da convocarsi non più tardi della fine del
« prossimo giugno, ai termini dell'art. 29 dello statuto sociale, l'accettazione definitiva della pro-
« posta suddetta ».

Sorgono a parlare contro la detta proposta e per vari motivi la combattono gli azionisti Lemmi, Filippi, Bouyer e Morghen. Parla in merito l'azionista Moschini e parlano in favore gli azionisti Monetti, Ferraris, non che il presidente e il cav. Sacerdoti consigliere d'amministrazione.

Quindi, essendo stata a grandissima maggioranza approvata la chiusura della discussione, è letta e messa ai voti la proposta motivata di rigetto presentata dall'azionista Bouyer; ma tale proposta non viene approvata per aver riportato soli voti 236 favorevoli e 6037 contrari, intendendosi così che si debba passare alla discussione degli articoli.

Dopodichè, e premesse alcune proteste fatte inserire da alcuni azionisti nel processo verbale, vennero successivamente discussi ed approvati i quattro articoli della proposta surriferita, colla dichiarazione, inserita pure nel processo verbale, che le cifre espresse nell'articolo 2° debbono intendersi come semplicemente dimostrative anzichè come tassative.

Firenze, 27 marzo 1877.

Il Presidente, CARLO FENZI.

Il Segretario, G. GARZONI.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 11 Aprile 1877 N.° 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LA FERROVIA IVREA-AOSTA

Nel nostro numero del 28 marzo p. p. abbiamo promesso di occuparci con particolare attenzione della Memoria da ultimo indirizzata dal Comitato promotore di questa ferrovia al Ministro dei lavori pubblici; e nel numero del 4 corr. riferimmo la lettera, con cui il Ministro stesso assicura la Commissione, che gli presentava quella Memoria, essere fermo proposito del Ministero « che la concessione e costruzione di questa ferrovia non sia postergata ad alcun'altra della Penisola, e che venga quindi compresa nel primo gruppo di strade ferrate, che sarà oggetto di provvedimenti legislativi da proporsi al Parlamento nella presente sessione ». —

Ora crediamo opportuno di estrarre dalla suddetta Memoria quei brani, che meglio valgono a dimostrare la somma convenienza di non ritardare più oltre l'invocato provvedimento.

Anzitutto troviamo così riassunte le ragioni economiche, politiche e militari, che appoggiano il progetto:

....Egli è facile, invero, il dimostrare che la ferrovia d'Aosta ha un interesse nazionale, che essa si commenda e si impone per ragioni economiche, politiche e militari, giacchè essa metterebbe capo a due importanti valichi alpini, quali sono il Grande ed il Piccolo San Bernardo, e si presterebbe inoltre mirabilmente per un nuovo passaggio attraverso le Alpi.

I risultati ottenuti finora, sì in Italia che all'estero, hanno stabilito che, dal lato commerciale, una ferrovia diventa vantaggiosa quando il movimento può raggiungere in media le 60 mila tonnellate annue, oppure l'equivalente in viaggiatori. Ora, dagli elementi raccolti dal Comitato risulta, che il prodotto d'importazione e di esportazione raggiunge già attualmente sulla strada nazionale Ivrea-Aosta la cifra di 50 mila tonnellate.

Le miniere sono oggi da noi molto trascurate, perchè il caro, la scarsezza e la difficoltà dei trasporti rendono il prezzo dei nostri metalli superiore a quello di eguali produzioni importate dall'estero e protette dai vigenti trattati di commercio. Ma non sì tosto costruita la ferrovia, l'industria metallurgica sarà nuovamente chiamata a rigogliosa vita.

La sola miniera di Cogne, che ora giace inoperosa, può fornire annualmente più di 10 mila tonnellate di ferro, da tutti riconosciuto eguale in qualità a quello di Svezia. Altre importanti miniere di ferro, di rame, di piombo, di manganese, di amianto, ecc., esistono in Bosses, Champ de Praz, Ollomont, St-Marcel, St-Barthèlemy, Entrèves ed in altre località.

La nostra Valle possiede inoltre ancora più di 25 mila ettari di foreste, nelle quali domina il legno di larice, dagli ingegneri riconosciuto ottimo nelle costruzioni. Nella Valle del Piccolo San Bernardo esistono pure ricche miniere di antracite. A tutti è noto che la nostra Italia difetta molto di combustibile, e le miniere di Aosta potranno in parte colmare tale deficienza. Da recenti scoperte risulta infatti che l'antracite, il cui impiego è oggidì assai limitato, è adattissimo per gli usi industriali e persino per la metallurgia del ferro, e che per renderlo tale, basta una poco costosa preparazione del minerale stesso.

La mancanza di combustibile rende nelle nostre provincie assai costosa la forza motrice; ed in Valle d'Aosta, oltre al combustibile, possiamo avere quasi gratuitamente una immensa forza, utilizzando quella che si può ricavare dai nostri corsi d'acqua. Prescindendo dai rivi e torrenti di secondaria importanza, si può ammettere, senza tema di esagerare, che la sola Dora Baltea può fornire, fra Ivrea e Pré St-Didier, una forza motrice di 10 mila e più cavalli-vapore. Ma perchè nuovi e grandiosi opificii possano sorgere sulle sponde della nostra Dora, fa mestieri, prima di tutto, che l'importazione e l'esportazione dei prodotti sieno agevolate colla costruzione della ferrovia.

Altro ingente cespite di entrata per la nostra ferrata sarebbe il trasporto dei viaggiatori. Oggi, malgrado le bellezze che presentano le nostre Alpi, a poche migliaia si riducono i forestieri che ci vengono a visitare, in causa del cattivo stato delle nostre strade nazionali. — I nostri Stabilimenti termali si vanno pure spopolando ogni anno; mentrechè, se la ferrovia fosse costruita fino ad Aosta, il

numero dei viaggiatori si farebbe sempre maggiore, e frotte di studiosi e toristi accorrerebbero a visitare le nostre montagne ed i nostri monumenti romani e medioevali.

Alle ragioni economiche e politiche, che si possono addurre in favore della nostra ferrovia, deve aggiungersi la importanza sua, da tutti riconosciuta, dal lato strategico; imperocchè, se le strade ferrate, in forza della velocità prodigiosa che esse stabiliscono nelle comunicazioni, costituiscono uno dei mezzi più potenti di civilizzazione, esse sono altresì un baluardo dei più efficaci contro le aggressioni nemiche; e la Valle d'Aosta, paese di frontiera, che mette capo da un lato alla Svizzera pel Gran San Bernardo, e dall'altro alla Francia pel Piccolo San Bernardo, ha, senza dubbio, una importanza militare eccezionale, giacchè essa è sempre stata una delle grandi vie delle invasioni antiche e moderne. I valichi alpini della Valle d'Aosta furono oggetto di severi studii per parte della Commissione per le fortificazioni del Regno, la quale, riconoscendone i vantaggi ed i difetti dal lato strategico, li rammentò nelle sue proposte. Ora che le ferrovie, specialmente dopo la guerra del 1870, sono diventate strumenti terribili di offesa e di difesa, la mancanza di una strada ferrata per la Valle Aostana porrebbe l'Italia in un vero grado di inferiorità di fronte alle Nazioni vicine.

Da assicurazioni poi che ci vennero da fonte attendibilissima risulta che il Governo francese, prevedendo che tra pochi anni la linea del Cenisio non sarà più sufficiente per lo scambio dei prodotti che vi si fa, si preoccupa assai seriamente fin d'ora di trovare un nuovo e conveniente valico alpino tra il Fréjus ed il San Gottardo. Nella stessa Assemblea Nazionale si accennò alla possibilità ed all' utilità di una ferrovia, che da Ginevra, per il Faucigny, il Monte Bianco e la Valle d'Aosta, scendesse in Italia.

Ammessa pertanto la necessità fra alcuni anni di trovare un nuovo valico alpino tra il Fréjus ed il San Gottardo, esso non potrà farsi che pel Sempione, pel Gran San Bernardo o pel Monte Bianco. L'ingegnere Stamm, nel suo progetto di traforo pel Monte Bianco, ha dimostrato che, sì per la Francia come per l'Italia, il passaggio il più conveniente dal lato economico, commerciale e tecnico è quello da lui proposto.

Qui la Memoria espone le ragioni che militano a favore del passaggio del Monte Bianco (di cui noi pubblicammo appunto il progetto del compianto ing. Stamm), dichiarando che il Sempione è lungi dal presentare eguali vantaggi, « per cui è probabile che la Francia riversi sul Monte Bianco i 40 milioni già promessi per la prima di queste due linee ».

La Memoria passa quindi in rassegna tutti gli atti e le pratiche che si succedettero dal 1865 in poi, per dare esecuzione al progetto della linea da Ivrea ad Aosta; e dimostra i meravigliosi risultati ottenuti, mercè il patriottico zelo di quelle popolazioni, per costituire il capitale ritenuto necessario all'opera, cioè di 13 milioni di lire.

Ed ecco lo stato finanziario presentato dalla Commissione, in data del 21 marzo p. p.:

Legge 14 maggio 1865, N. 2279, per prelevamento del 50 0[0 sul prodotto lordo a beneficio della ferrovia . . . . L.	4,000,000
Legge 28 agosto 1870, N. 5858, per storno di fondi assegnati alla sistemazione e manutenzione della strada nazionale Ivrea-Aosta . »	3,500,000
Sussidio della Provincia di Torino . . . »	3,200,000
Sussidio della Città di Torino . . . . »	500,000
Sussidio dei Comuni dei circondarii di Aosta ed Ivrea . . . . »	960,000
Concorso della Ferrovia Ivrea-Chivasso, nel terzo dell'aumento del prodotto netto . . »	500,000
Sottoscrizioni private . . . . »	120,000
Totale L.	10,780,000

A queste cifre la Memoria fa tener dietro le considerazioni seguenti:

Riepilogando ciò che fu più innanzi esposto, crediamo apporci al vero, calcolando in 4 milioni il 50 p. 0[0 del prodotto lordo dell'esercizio assicuratoci colla legge del 1865. Ammesso pertanto, come crediamo di averlo dimostrato, che il traffico annuo sulla linea Ivrea-Aosta non debba essere minore di 70 mila tonnellate al chilometro, il prodotto lordo corrispondente sarebbe di L. 7000; e ritenendo che il provento del trasporto dei viaggiatori ascenda a lire 3 mila (sul tronco Chivasso-Ivrea esso raggiunge L. 6 mila), avremo per il totale del prodotto lordo chilometrico la somma di L. 10 mila. Il reddito totale lordo su tutta la linea, che avrà la lunghezza di 66,500 metri, sarà così di L. 665,000.

La metà di siffatta somma capitalizzata al 7 p. 0[0 darebbe L. 4,750,000, ed all'8 p. 0[0 L. 4,150,000: somma che rappresenterebbe appunto il capitale, che si potrà ricavare dal collocamento delle Obbligazioni, alle quali sarebbe così assicurato l'interesse del 7 o dell'8 per cento all'anno.

Ad alcuni questo calcolo parrà forse esagerato, pel riflesso che sulla linea Chivasso-Ivrea il prodotto lordo chilometrico ha raggiunto appena in questi ultimi anni la cifra di L. 9 mila (nelle quali i viaggiatori figurano per L. 6 mila e le merci per sole 3 mila). A tale obbiezione risponderemo che in queste ultime 3 mila lire non figurano i prodotti di importazione e di esportazione della Valle d'Aosta, perchè questi, anzichè servirsi della ferrovia suddetta, continuano ad essere trasportati sui carri fino ai luoghi di destinazione, per la ragione essenziale che le spese di trasbordo in Ivrea superano di gran lunga l'economia di trasporto che si realizzerebbe su quel breve tratto di strada ferrata. Da questo fatto emerge naturale l'illazione che, quando il tronco Ivrea-Aosta sarà in esercizio, il prodotto lordo sul tratto Chivasso-Ivrea subirà un aumento considerevole e che può fin d'ora valutarsi in L. 5 mila al chilometro.

Dall'esposto stato finanziario risulta quindi che, per raggiungere il capitale necessario di 13 milioni, non occorrono più che L. 2,220,000; ma, ricordando che col progetto di legge Carutti si assicurava all'Impresa il sussidio governativo di L. 2000 al chilometro per 35 anni, ossia il capitale già ammesso dal Ministro dei lavori pubblici, nella seduta del 16 giugno 1876, in circa L. 2,000,000, ne consegue che il sussidio oggidì richiesto al Governo si ridurrebbe a sole L. 220,000.

Ridotta la questione in questi termini, il Comitato ha la ferma convinzione esser giunto omai il giorno, « in cui le più legittime speranze dei Valdostani debbano essere finalmente realizzate ». E noi pure fermamente lo crediamo e speriamo.

La Memoria poi si chiude accennando alle seguenti proposte fatte per la costruzione della ferrovia:

A maggiore conferma di quanto fu più innanzi esposto circa l'entità del capitale necessario per l'effettuazione dell'opera, citeremo il fatto, che fin dal mese di ottobre u. s. l'ingegnere Leopoldo Valentin di Bruxelles, a nome della Società anonima di costruzione di Willebroeck (Belgio), Società che, dietro le informazioni assunte dal Comitato, presenta le volute guarentigie di serietà e di solidità, ha inoltrato a cotesto Ministero, per mezzo del Comitato sottoscritto, apposita domanda di concessione per la ferrovia nostra, mediante il corrispettivo di 12 milioni di lire italiane, dei quali 8 milioni da fornirsi coi sussidii dello Stato e dei Corpi morali interessati, e 4 milioni che sarebbero rappresentati dall'emissione delle Obbligazioni.

A quanto ci vien assicurato, una Società inglese, rappresentata dai signori Pellas e Vignoles di Londra, avrebbe pure, in quest'istesso mese, fatto direttamente al Ministero una regolare domanda di concessione per la ferrovia di

Aosta, e, se mal non ci apponiamo, le pretese di questa Società non eccederebbero i 13 milioni.

Altra domanda di concessione per la nostra ferrovia sarà presentata fra pochi giorni dall'Impresa Marsaglia, vantaggiosamente conosciuta in Italia per i lavori importanti da essa costruiti nelle provincie meridionali. La suddetta Società chiederebbe al Governo un sussidio di 3 milioni e mezzo, indipendentemente dagli stanziamenti già assicurati colle leggi antecedenti o colle votazioni dei Corpi morali.

Spetta ora al Governo il deliberare e dare all'opera l'impulso definitivo.

LE LINEE ITALIANE DI RACCORDO
AL GOTTARDO

Dal chiar. ing. L. T. (Luigi Tatti) di Milano riceviamo la seguente lettera, a cui di buon grado facciamo luogo, trattandosi di persona assai competente nella materia, e di una questione che merita un attento studio, nell'interesse generale del nostro paese.

Spettabile Redazione del *Monitore delle Strade Ferrate*

Torino.

Nelle poche righe premesse alla riproduzione dalla *Perseveranza* della mia breve Nota *intorno al sussidio di Milano al valico del Gottardo*, fatta nel n. 13 del pregevolissimo di lei periodico, codesta spettabile Redazione concludeva di non entrare giudice del nuovo progetto *diretto particolarmente a favorire gli interessi di Milano*. In altra mia Memoria, pure pubblicata nella *Perseveranza*, col titolo: *Le linee italiane di raccordo al Gottardo*, fino dalla metà dello scorso mese di settembre (di cui mi onoro trasmetterle copia), io credo di avere largamente provato che tale progetto non solo favorisce gli interessi di Milano, ma quelli pure di Genova e del Piemonte, ed in genere dello Stato.

Dall'unito specchietto o quadro comparativo (*), desunto da dati positivi ed ineccepibili, risulta infatti, che il progetto dell'Associazione milanese, da me compilato, è per Genova e per Novara, e conseguentemente anche pel Piemonte che a Novara fa capo, il più breve, se se ne eccettua quello del Comitato Varesino per Brinzio, la cui prevalenza, sotto questo rapporto, è più apparente che reale, dovendo elevarsi in pura perdita 140 metri sopra il livello della Stazione di Gallarate per discendere a Luino con pendenza di circa il 20 per mille, con sagrificio di enotmi spese di costruzione per la grande galleria di Brinzio, lunga da 5 a 6 chilometri, e per le difficoltà naturali che presenta la successiva valle della Morgorabbia.

Oltre però il pregio della brevità comparativa, il progetto dell'Associazione milanese presenta pure in linea tecnica quello di contenersi nei limiti di pendenze non mai superiori al nove per mille, e di raggi di curve non mai minori di m. 400; il che, se si eccettua il tracciato par Abbiategrasso, che da Gallarate al confine Svizzero coincide con quello della Associazione milanese, non viene raggiunto dagli altri progetti, e viene a dare a questa linea subalpina il carattere di una vera ferrovia di pianura, di facile esercizio e sopra le altre favorevole pel movimento dei pesanti convogli e per quelli a grande velocità.

A questo pregio, che non potrebbe essere raggiunto che col progetto della Banca di costruzioni modificato dall'ing. Soldati (quando nei nuovi studii che si stanno praticando si riescisse a togliere le pendenze del 10 per mille e le molte curve di m. 300 di raggio di cui è affetto), è poi da aggiungere quello, per Genova e per Novara importantissimo, di aprire cioè a quei mercati una nuova zona di attività commerciale, quale si è quella dei circondarii di Gallarate e di Varese, le cui comunicazioni ora sono fatte per la via di Milano con un allungamento di oltre 40 chilometri di strada. È noto come quei circendarii sieno i più industriali della Lombardia, pei molteplici e grandi Stabilimenti di filatura e tessitura di cotoni e di sete, e per le molte e florenti cartiere. Ora questi opificii traggono il carbone e le più voluminose loro materie prime dal porto di Genova, che ne verrebbe in tal modo avvantaggiato; come ne verrebbe avvantaggiata Novara e la sua provincia, ai cui mercati accorre la fitta popolazione degli accennati circondarii per le provviste di grani, risi, vini, dei quali difetta il loro territorio.

Le ragioni qui in succinto enumerate dimostrano come il progetto dell'Associazione milanese tenda, non già a provocare un monopolio a favore di Milano, ma a soddisfare equamente, con vantaggio reciproco, i bisogni delle altre regioni, che hanno interesse al migliore raccordo delle linee italiane al valico alpino; ed io mi lusingo che codesta spettabile Redazione, nella sua imparzialità, vorrà far luogo a questa breve Nota nel reputato suo giornale.

Colla massima stima e considerazione

Milano, 7 aprile 1877. L. T.

(*) Ecco il quadro comparativo sovraindicato:

	TRONCHI		Totale chilometri
	in eserciz.	da costruirsi	
1° Progetto dell'Associazione Milanese:			
a) Genova-Novara per Alessandria-Mortara . . . . , ... chilom.	141.—		
b) Novara-Gallarate-Pino (Confine Svizzero) . . . . »		86.90	
c) Pino-Bellinzona (Rapp. Hellwag) »		24.70	252.60
2° Progetto originario della Deput. provinciale di Milano:			
a) Genova-Abbiategrasso per Alessandria-Vigevano . . . . . . »	140.—		
b) Abbiategrasso-Gallarate (Stazione attuale) . . . . , »		33.—	
c) Gallarate Pino-Bellinzona . . . »		85.—	258.—
3° Progetto della Banca di Costruzioni mod. Soldati:			
a) Genova-Novara-Bellinzago . . »	154.10		
b) Bellinzago-Sesto Calende . . . »		20.30	
c) Sesto Calende-Pino-Bellinzona . »		78.70	253.10
4° Progetto del Monte Ceneri:			
a) Genova-Milano . . . . »	168.—		
b) Milano-Chiasso . . . . »	52.—		
c) Chiasso-Lugano-Bellinzona (pend. 25 00|00) . . . . »	25.60	28.90	274.50
5° Progetto del Comitato Varesino per Gemonio:			
a) Genova-Novara . . . . »	141.—		
b) Novara-Gallarate (Stazione attuale) »		27.80	
c) Gallarate-Varese . . . . »	19.—		
d) Varese-Gemonio-Pino-Bellinzona . »		72.80	260.60
6° Progetto del Comitato Varesino per Brinzio:			
a) Genova-Varese, come sopra . . »	160.—	27.80	
b) Varese-Luino per Brinzio (gall. chil. 6, pend. 20 00|00) . . . . »		23.—	
		38.70	249.50
c) Luino-Bellinzona . . . . »			

LA FERROVIA FUNICOLARE
LAUSANNE-OUCHY

Ecco l'articolo, annunciato nel nostro numero del 28 marzo p. p., ed inviatoci da un egregio abbonato di Losanna, l'ing. Leonardo Carpi; articolo che non può a meno d'interessare i nostri lettori, ora specialmente che il sistema funicolare sta per ricevere un'applicazione pratica anche tra noi, mediante il breve

tratto da Torino a Superga, promosso dall'illustre ing. Tommaso Agudio, dopo lunghissimi studii e replicati esperimenti coronati dal più splendido successo.

In tempi così gravi per le nuove costruzioni ferroviarie come i presenti, di fronte ai *krak* multiformi che hanno colpito regolarmente quasi tutte le ferrovie esistenti, ed alla mediocre fiducia che ora inspirano al capitale le cosidette speculazioni *ferruginose*, non possono parere che ardite le applicazioni veramente pratiche di sistemi speciali per ferrovie d'interesse locale.

Quindi l'inaugurazione della ferrovia funicolare avvenuta in questi giorni a Losanna, benchè circoscritta in apparenza ad un campo ristretto, prende in realtà le proporzioni di un fatto scientifico ed economico dei più rilevanti; e come tale, merita di essere da noi conosciuto, perchè fa fede sempre maggiore di quel tenacissimo spirito d'iniziativa e di creazione, che è carattere e fortuna precipua della Svizzera, e col quale soltanto un paese può crescere in libertà ed in risorse, senza sperare od invocare dall'alto.

Permettete dunque che io ve ne parli, anche perchè l'argomento potrebbe avere ora per voi un carattere di opportunità.

Losanna, i più lo sapranno, è una industriosa e spigliata città di 25,000 abitanti, capitale del Cantone di Vaud, e situata sul transito dei traffici tra l'Italia e la Francia da una parte, la Germania ed il Nord dell'Europa; rasentata dal Lago Lemano ne' suoi sobborghi, essa lo domina però da un'altezza di oltre 100 metri, su cui è a cavaliere, e da una distanza di circa 1500; e sovrasta pure di 45 metri la sua Stazione ferroviaria, che è punto d'incrociamento per le direzioni del Mediterraneo, della Svizzera tedesca e del lago di Costanza. Perciò, tanto il lago, quel gran bacino del Rodano da cui essa trae, col più grande movimento di persone e di prodotti, l'alimentazione più attiva delle sue industrie e del suo commercio, quanto il suo accesso alle reti ferroviarie che la servono, non sono in immediato contatto con lei.

Questo isolamento virtuale dalle rapide comunicazioni e dalle aure salutari della spiaggia era una fonte di notevole danno al benessere materiale della città, cioè alle condizioni del vivere, all'estendersi degli abitati, ed all'affluirvi di forestieri. Il lavoro consumato nel superare i 100 metri in salita dal lago a Losanna, si traduceva nella duplicazione netta del costo dei materiali trasportati, nei prezzi conseguentemente elevatissimi delle costruzioni civili, e nel concentrare sulla riva del lago, cioè ad Ouchy, la vera e sola Losanna, visitata ed abitata dal viaggiatore di piacere.

D'altra parte, mancavano pure alla città buone e copiose acque potabili, che potessero valere nel tempo stesso di forza motrice.

Per ovviare a tale stato di cose, che minacciava mutarsi in un marasmo permanente di affari, sorse una Compagnia per azioni, col doppio scopo di collegare: Losanna ad Ouchy, suo approdo alla navigazione del Lemano per le provenienze e destinazioni del Sempione, della riva savoiarda e dell'interno, — a mezzo d'una ferrovia funicolare; e Losanna alla sua Stazione ferroviaria, — con un sistema pneumatico; utilizzando per entrambi i sistemi una condotta d'acqua da derivarsi dall'immissione delle acque del Grenet nel lago di Bret, ridotto ad ampio serbatoio, e dalla successiva loro canalizzazione per 14 chilometri fino a Losanna, a beneficio del pubblico consumo e delle industrie.

Questa impresa, che si proponeva così di condurre in città, per gallerie ed opere d'arte non lievi, un volume d'acqua corrispondente al minimo di 540,000 litri per ora, concentrandone alle porte di essa un recipiente di 6000 metri cubi, non che di costruire una linea ferrata, tanto breve di percorso, quanto difficile per condizioni e per esito, che si valesse della forza motrice in tal modo accumulata; questa impresa — che pure racchiudeva tante incognite, ed alee così dubbie come impiego di danaro — fu, non appena concepita, tosto sanzionata e concessa, i soli abitanti di Losanna essendosi assunto la totalità delle Obbligazioni ed i tre quarti delle Azioni. Esempio di spontaneità e di volere, che noi Italiani, ancora colle braccia incrociate davanti al Tevere, alle ferrovie, ed a tanti altri problemi vitali, dovremmo ben seriamente considerare.

La linea, di cui ho annunciato le cause determinanti, solo perchè affini a quelle di alcune nostre città o provincie, deve propriamente definirsi *a piano inclinato con trazione funicolare automotrice*.

La distanza fra le due Stazioni estreme è di m. 1466, e il dislivello totale di m. 104.72, che vengono superati colle tre successive pendenze del 7, del 5.59 e dell'11.60 0[0, sopra i rispettivi percorsi di circa m. 320, 751 e 267, la rimanente lunghezza essendo data ai raccordamenti.

L'intera tratta è in rettifilo; essa serve due fermate intermedie, di cui una (la Stazione ferroviaria della *Suisse occidentale*) per mezzo del ramo pneumatico, che, essendo in costruzione, tralascierò per ora dall'accennarvi. Questo completerà, nel piccolo, ma animoso territorio della Svizzera, l'applicazione di tutti i principali sistemi conosciuti per il valico delle forti pendenze.

Il piano inclinato funicolare contiene due binarii paralleli ingegnosamente combinati, cioè non già perfettamente distinti, bensì quasi sovrapposti uno all'altro per un tratto di circa m. 700, poi bipartentisi effettivamente al punto d'incrociamento per altri m. 100, quindi riuniti lungo i rimanenti m. 696 in tre rotaie uniche, una delle quali rimane per ciò stesso comune ai due binarii. Cosiffatta disposizione, oltre al conseguire una importante economia nella larghezza della piattaforma stradale, ha per effetto di escludere il bisogno di scambii al punto d'incrociamento dei convogli: scambii che, cagionando spese di manutenzione, sarebbero per di più riusciti di serio ostacolo all'infissione delle puleggie di scorrimento della fune.

Il sistema di locomozione adottato sta nel noto principio che, dato un leggiero impulso iniziale, due convogli equipesanti, resi solidali coi due capi di una fune avvolta ad una puleggia infissa al vertice del piano inclinato, e lunga quanto la corsa totale di un convoglio, si muoveranno sopra i due binarii in guisa, che — se questi abbiano pendenza uniforme — mentre uno sale e perviene al vertice del piano, l'altro scende e ne raggiunge l'estremità inferiore, incrociandosi fra loro alla metà del percorso.

Sennonchè, nel caso concreto, il piano inclinato Lausanne-Ouchy, a differenza di tutti gli altri fin quì costruiti per locomozione funicolare automatica, non avendo una inclinazione costante, e di più lasciando prevedere una esuberanza di traffico, quindi di peso, nei convogli ascendenti, l'equilibrio o l'automobilità, anche astrazione fatta dalle resistenze passive, che pure sono gravi, non ha luogo — e quindi un motore fisso, necessariamente capace di vincere ogni reazione, imprime il moto alla fune.

Apparecchio meccanico. — Questo motore, collocato nel sotterraneo della Stazione culminante, ed in un vano di m. q. 100 di superficie per m. 11 di profondità, è una duplice turbina del sistema Girard, fissata ad un asse orizzontale, ed avente — per una opportunissima innovazione del Callou — due corone di palmole disposte in senso inverso, per i due opposti movimenti. Essa ha il diametro esterno di m. 2.25, ed è attivata da una colonna d'acqua, la quale vi giunge per una condotta del diametro massimo di m 0.40, con un battente di m. 142.50, cioè alla pressione di circa 14 atmosfere.

Dalla turbina la forza è direttamente impressa ad una coppia di ruote dentate, la minore delle quali, calettata sull'albero motore, ed avente il diametro di m. 1.05 e 50 denti, trasmette il movimento alla maggiore, che ha il diametro di m. 4 53 e 216 denti; l'asse di quest'ultima muove a sua volta, per mezzo di altra ruota del diametro di m. 1.414 con 38 denti, il gran tamburo avvolgitore della fune metallica, che ha il diametro esterno di m. 6.20, la larghezza totale di m. 3.80 e 160 denti in legno sulla estremità esterna anteriore della sua circonferenza; tre doppii sistemi di razze a robuste nervature collegano questo gran cilindro di ghisa, che ruota attorno un albero indipendente del diametro di m. 0.35, ed un inviluppo in legno ne riveste la periferia, attorno a cui si avvolge in quattro giri la fune.

Codesta vien ricevuta e rinviata da due puleggie tenditrici, del diametro di m. 3, calettate entro due carretti conduttori tangenzialmente alla circonferenza direttrice del

tamburo, una per parte del medesimo, e fortemente inclinate alla verticale passante per il suo centro, in guisa che questa è bisettrice dell'angolo formato dal prolungamento dei loro piani. I due carretti conduttori — scorrevoli ciascuno entro due travi metalliche di guida — e formanti madrevite di un'elica continua orizzontale, che è mossa da ingranaggi conici comunicanti coll'albero principale, ricevono e danno alle puleggie un moto traslatorio laterale di 35 mill. per ogni giro di tamburo, cioè uno spostamento totale di m. 2.76 in media per ogni corsa dei convogli: ciò che permette alla fune metallica, passante per le puleggie stesse, di avvolgersi e svolgersi regolarmente attorno al tamburo, poichè la indicata traslazione di 35 mill. corrisponde appunto al diametro (0.30) della fune, più un leggiero giuoco.

Questo ingegnoso meccanismo, rivolto ad assicurare lo sviluppo normale della fune, è la parte più interessante, e credo affatto nuova, dell'apparecchio motore.

Un inclinatore, annesso ad uno dei due carretti conduttori delle puleggie, scorre contro un regolo, diviso secondo le singole tratte e Stazioni della linea, e fisso ad una delle travi di guida, segnando così la successiva posizione dei convogli al macchinista; il quale, da una piccola cabina situata nel sotterraneo, ne regola e dirige il movimento senza corrispondere coll'esterno — una semplice soneria elettrica dandogli dalle Stazioni estreme i segnali di partenza. Così l'indicatore supplisce molto vantaggiosamente ai segnali di tromba del sistema Agudio (1), ed assicurando la regolarità delle corse e delle fermate, toglie, nelle circostanze normali, ogni valore alla mancanza di comunicazione diretta fra il macchinista ed il convoglio. Tuttavia questa mancanza, comune d'altronde a tutti i sistemi funicolari, non cessa, a mio credere, dal presentare in casi eccezionali un reale inconveniente.

Un potente freno idraulico a disco, applicato direttamente all'albero motore, permette la fermata immediata del meccanismo; ed una pompa ad aria, mossa da quest'ultimo, attutisce i colpi d'ariete, comprimendo il fluido in un serbatoio.

La velocità massima della turbina (come fu pure negli esperimenti del sistema Agudio a Lanslebourg) è di 250 giri al minuto; la normale adottata varia fra 180 e 230, secondo quella che vuolsi imprimere ai convogli. Alla velocità di 230 giri, il gran tamburo avvolgitore ne fa in media 79 per ogni corsa intera di convoglio, compientesi mediamente in sei minuti e mezzo. Onde, per la velocità effettiva massima dei convogli al secondo:

$$\frac{\pi \times 6.20 \times 79}{60 \times 6.30} = 4.^{m}056$$

La minima, corrispondente a 180 giri della turbina, ed alla salita del 12 0/0, risponde a circa m. 3 per secondo; si ha dunque a un dipresso una velocità ascensionale effettiva di 11 a 15 chilometri all'ora. La velocità virtuale del sistema Agudio, applicata al caso presente, sarebbe in media quasi doppia. Le sperienze di Lanslebourg avendo accertato una velocità media di circa 8 chilometri all'ora per uno sviluppo poco minore che Lausanne-Ouchy, ed un'altezza di m. 350 fra gli estremi del piano inclinato; quindi una maggiore potenza di trazione. Però il peso del treno, spinto automaticamente, può essere tutto utile, mentre nel sistema Agudio comprende il peso morto del locomotore.

Gli orifizii del distributore sono 7, di cui non si aprono che 2 1/2 per ottenere il massimo sforzo di trazione adottato; ne segue, che per la grande portata della condotta, a fronte della relativamente esigua quantità d'acqua consumata (circa 7.50 m. c. per minuto), il manometro rimane insensibile alle variazioni di pressione durante la corsa. La potente colonna idraulica ottenuta, che supera in forza quella stessa di cui disponevasi nelle citate sperienze del Moncenisio (m. 133.32 di battente), giunge agli orifizii per la indicata canalizzazione di 14 chilometri, dei quali m. 1800 in tubi metallici, e 12,200 in muratura.

(1) È noto però che, durante le sperienze di Lanslebourg, l'Ing. Agudio ideò di sostituire ai segnali di tromba una comunicazione elettrica fra il convoglio ed il macchinista delle turbine.

La forza ed il rendimento della turbina si determinarono con quattro serie di esperimenti, fatti ad un freno di Prony del diametro di m. 3.50, applicato all'albero motore, ed aprendo 2 1/3 orifizii nella prima serie, 3 nella seconda, 3 1/2 nella terza e 4 nella quarta.

Essendo p il peso sul piattello del freno, v il numero dei giri per minuto, e fatto successivamente in ciascuna serie di esperienze

$p = (120;\ 140,\ 100)$ chilog.; e

$v = (200;\ 178;\ 240)$ giri,

la media dei tre successivi valori della forza totale

$$\frac{2\pi \times 3.50 \times v}{60} \times \frac{p}{75}$$

sviluppata in cavalli-vapore dalla turbina, risultò rispettivamente:

1ª serie,	118.95,	ossia 50.98	per orifizio.
2ª »	149.19,	» 49.73	»
3ª »	187.82,	» 53.67	»
4ª »	199.15,	» 49.78	»

Da cui desumendo una media di 50 cavalli di forza per ognuno dei 7 orifizii, si ha, per la forza totale della turbina, 350 cavalli.

Essendo poi 0.85 il coefficiente della portata, trovata dal Callou per la sua turbina, m. 0.048 × m. 0.016 la sua sezione, e m. 140 l'altezza del battente, ri ricava

$$0.85 \times 0.048 \times 0.016 \sqrt{2\,g \times 140} = 34.21 \text{ lit. al secondo}$$

per la portata effettiva di un orifizio, e

$$\frac{50 \times 75}{34.21 \times 140} = 0.783$$

per il rendimento della turbina, che risulta perciò notevolissimo.

Passando al rendimento del sistema, considerato come ascensore, esso consisterà naturalmente nel rapporto fra il lavoro occorrente all'ascesa di un convoglio carico ed il lavoro totale prodotto.

Ora il peso normale dei convogli ascendenti è di 35 tonnellate utili, così ripartite:

1 vagone misto per viaggiatori e bagagli	chilogr.	6,500 (vagone d'attacco)
1 vagone per viaggiatori	»	6,500
3 carri da merci . . .	»	12,000
Carico	»	10,000
	Totale chilogr.	35,000

Ricordando che la differenza di livello superata è di circa m. 100 sopra un percorso di quasi 1500, ritenendo la velocità minima di m. 3 per secondo, ed assumendo come coefficiente di resistenza 3 chilogr. per tonnellata, il lavoro resistente consumato nella salita è, in cifre arrotondate,

$$\frac{35{,}000 \times 100 \times 3}{75 \times 1500 \times 5} + \frac{35 \times 3 \times 3}{75} = 97 \text{ cavalli.}$$

Il lavoro massimo speso dal motore varia fra 150 e 200 cavalli, cioè non si aprono ordinariamente che 3 a 4 dei 7 orifizii del distributore; adottando il limite superiore, cioè 200, si ha per il rendimento del sistema nella sola ascensione

$$\frac{97}{200} = 0.48,$$

risultato elevatissimo, tanto più se lo si confronti ai rispettivi rendimenti degli altri sistemi ascensorii attualmente in esercizio, fra i quali basterà citare quello della trazione sul Rigi (0.05) e quello delle locomotive (0.18).

Aggiungerò che la quantità d'acqua spesa per la corsa di un convoglio ascendente del peso massimo di 44,600 chilogr., e d'uno discendente di 18,000 chil., fu di 47.50 m. c., e che le perdite dovute agli attriti apparvero del 2 1/2 0/0 per ogni coppia di ruote dentate.

Finalmente una motrice a vapore di 180 a 200 cavalli deve assicurare il servizio nel corso d'interruzione della condotta.

(*Continua*). *Ing.* LEONARDO CARPI.

Nostre Corrispondenze

Roma, 10 aprile.

« Chi troppo parla, spesso falla »; ed in questi giorni, in realtà, troppo assai parlarono e troppo assai errarono, intorno a taluni speciali soggetti, parecchi fogli politici, uno sopra tutti che si chiama da sè organo della maggioranza, ed io spero e credo non lo sia, per rispetto alla maggioranza stessa.

La ferrovia Eboli-Reggio, l'appalto dei lavori del porto di Genova, la soppressione dell'Ufficio d'ispezione pel servizio delle bonifiche nelle provincie napolitane, ecco gli speciali soggetti che, come dissi, furono non già trattati, ma bistrattati; onde stimo mio debito, e còmpito proprio e degno del *Monitore*, il rettificare le principali inesattezze, ammannite al pubblico con parole e frasi ad effetto.

La linea da Eboli a Reggio ha per iscopo precipuo di unire la Sicilia al continente colla più breve distanza, e potrà (anzi dovrà, io vorrei aggiungere) essere la via dell'Oriente pei porti italiani del Tirreno, la vera Italia commerciale.

Ma, perchè tale linea serva al suo fine, non si deve evidentemente condurla a passare e ripassare l'Appennino; il quale fatto equivarrebbe ad allungarla di molto, nel tempo se non nella distanza; equivarrebbe a toglierle ogni carattere di grande comunicazione altresì, per rapporto alla velocità.

Gli è appunto principalmente a causa di codesto capitale difetto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella sua seduta del 2 maggio 1874, emise un verdetto, col quale scartava i disegni dell'ing. Gargiulo e dell'ispettore Palmieri, siccome linee interne, che valicavano due volte l'Appennino ad altezze superiori a 600 e 900 metri, con pendenze del 25 per mille; e dava la preferenza al *tracciato* Giordano, che sviluppava la linea lungo il versante tirreno, senza interruzione, da Eboli a Reggio.

Tutto ciò è storia antica pel *Monitore*, storia (lasciatemi ricordarlo) scritta in gran parte da me stesso sino dal 74 e dal 75, e che mi parve necessario riassumervi oggi, per mettere specialmente in avvertenza i vostri lettori a non voler tenere per buona la confusione fattasi dai sovraindicati diarii tra l'*approvazione in massima del tracciato* e *l'approvazione definitiva del progetto* Giordano, per parte del Consiglio superiore. Nulla è deciso ancora, non è risolto il difficile problema circa il più corretto disegno di una linea Eboli-Reggio; e dal Ministro dei lavori pubblici venne incaricato l'egregio ing. Passerini, Commissario delle ferrovie, di compiere siffatto studio, esaminando principalmente il ripetuto progetto dell'on. Giordano, per concludere se possa questo servire realmente di base ad un progetto definitivo, o giovi meglio porlo da banda per farne uno nuovo. I quali studii sta ora compiendo al Ministero il prelodato ingegnere, per recarsi poi fra brevi giorni a percorrere la linea e riscontrare sul terreno i risultati dei calcoli e del compasso. —

Intorno al prossimo appalto dei lavori del porto di Genova, furono detti quasi più spropositi che parole da chi, per nobiltà di nome assunto, dovrebbe soltanto tirare dei bene aggiustati colpi di carabina in campo aperto contro i suoi avversarii, anzichè levare il proprio campo a rumore, lanciando contro i suoi amici razzi incendiari e rumorosi petardi, in seguito ad erronee o non appurate informazioni.

La condizione risolutiva della Convenzione fra il Governo ed il Duca di Galliera, stabilita all'articolo 9, ed in forza della quale lo Stato sarà tenuto a sborsare alla Città di Genova le somme che già fossero state versate nelle Casse pubbliche sui venti milioni offerti dal Duca stesso, in caso di inadempiuta esecuzione delle opere a tempo debito da parte del Governo, doveva ragionevolmente preoccupare l'Ufficio dei porti e fari di Genova nella compilazione del Capitolato d'appalto, il Ministero ed il Consiglio di Stato nell'esaminarlo ed approvarlo. Venne quindi prudentemente aggiunto alle ordinarie condizioni di *ammissibilità all'asta*, che gli aspiranti nazionali ed esteri debbano far pervenire all'Amministrazione centrale i rispettivi certificati 15 giorni prima dell'appalto, e che un'apposita Commissione, composta di cinque membri, dietro l'accurato esame dei titoli, determini quali fra gli aspiranti abbiano a ritenersi idonei per concorrere all'asta. Tutto ciò, che è semplicemente una savia deliberazione, confortata anche per giunta da varii precedenti (deliberazione che tutela mille volte più l'interesse pubblico e privato, per la ragione molto ovvia che cinque competentissime persone in 15 giorni potranno esaminare e giudicare, meglio di un solo a tamburo batente) venne denunziato all'on. Depretis, alla rappresentanza nazionale, alla pubblica opinione come una flagrante violazione delle leggi dello Stato; tutto ciò si chiamò *sopprimere* il pubblico incanto, per creare una nuova forma di partito privato.

E voglio fornirvi ancora una prova della patente colpevole intenzione di sopprimere il pubblico incanto. L'Ufficio di Genova aveva proposto che non potesse concorrervi se non chi avesse prima eseguito per *tre milioni* di opere marittime, di cui una sola dell'importo non minore di *due milioni*; ebbene, il Ministero ridusse quest'ultimo importo ad un *milione*, ed il Consiglio di Stato a *cinquecentomila* lire, accennando soltanto in genere al compimento di varie opere marittime. Non è codesta un'altra condizione *restrittiva* posta al pubblico incanto?

L'importo complessivo delle opere, che si daranno in un unico appalto, ascende a 26,580,000 lire; e quindi sono anche erronee, così l'annunciata totalità di oltre 38 milioni, come una prima serie di lavori per una spesa di 6 milioni.

Il deposito a guarentigia dell'asta sarà di 1 milione, e la cauzione definitiva di due. Alla mia successiva altri particolari. —

Coll'art. 3 del Regio Decreto 13 febbraio 1870 intorno al servizio delle opere di bonificamento, fu concessa facoltà temporanea al Ministero dei lavori pubblici d'istituire in Napoli un Ufficio d'ispezione, affine di concorrere al buon andamento del servizio di bonifica per parte degli Uffici tecnici governativi delle provincie napolitane. Ma, riordinatosi il servizio generale del Genio civile, l'anzidetto Ufficio era divenuto una superfetazione, i cui inconvenienti e danni erano da lungo tempo generalmente lamentati. Urgeva quindi di uscire una buona volta da una situazione, che da provvisoria minacciava diventare definitiva ledendo la economia del servizio, e dava luogo a sospettare che non si lasciasse oramai più esistere l'Ufficio, se non per favorire chi lo reggeva, l'egregio ispettore del Genio civile comm. Majuri, che nella suprema direzione di quell'Ufficio ha certamente secondato le mire del Governo colla di lui esperienza e il di lui zelo intelligente. Venne per ciò dall'on. Zanardelli abolito l'anzidetto Ufficio d'ispezione di Napoli, affidando ai singoli Ispettori del Genio civile, incaricati della ispezione di tutte le opere pubbliche, anche le opere di bonifica, in base alla circoscrizione dei Circoli stabilita col Decreto 12 gennaio scorso.

Ridotte in tal modo le cose allo stato normale, mi sembra incontestabile essersi ottenuti due notevoli vantaggi: 1° la riduzione delle spese nel personale del Genio civile; 2° il più facile e spedito indirizzo degli affari delle bonifiche, perchè si hanno per le provincie napolitane quattro Circoli d'ispezione, in luogo dell'unico Ufficio di Napoli, e gli Ispettori del Genio civile, membri ordinarii del Consiglio superiore, potranno, nella disamina dei progetti, fornire al Consiglio medesimo tutte le notizie desunte dalle ispezioni locali. Eppure, anche per codesta savia ed equa misura si è gridato, e sempre dagli amici! B.

Lo Slip-Coupling

Dall'egregio sig. Michelangelo Sclaverani, ingegnere meccanico, già addetto alle officine delle Ferrovie dell'Alta Italia, e da circa due anni impiegato in quelle della **Ferrovia Great-Eastern** a Stratford presso Londra, ci viene diretta la seguente lettera, che di buon grado pubblichiamo, accennando essa ad un miglioramento ferroviario, che giova far conoscere anche tra noi.

Signor Direttore,

Londra, 30 marzo.

Chi abbia, in questi ultimi anni, tenuto dietro ai miglioramenti ferroviarii, non avrà mancato di notare i continui sforzi fatti da persone competenti per ottenere il massimo risparmio di tempo nel percorso dei treni in generale, e particolarmente di quelli per passeggieri.

Infatti, portate le condizioni del materiale fisso e mobile a perfezione tale da raggiungere, con perfetta sicurezza, velocità ragguardevoli — soventi superiore a 90 chilometri all'ora, come oggidì si pratica in Inghilterra —, vediamo l'attenzione dei pratici essersi rivolta ad ottenere un ulteriore aumento di velocità col ridurre, e talvolta anche annullare del tutto, il tempo richiesto pel disimpegno del traffico sempre crescente su queste ferrovie.

Alla maggior parte dei lettori del *Monitore* saranno già noti, e l'apparecchio Ramsbottom per alimentare l'acqua dei carri-scorta delle locomotive, e quello, non meno utile, per prendere e lasciare le valigie postali, senza bisogno di fermare o rallentare le corse dei treni; come pure saranno noti i diversi sistemi di freni continui ad aria, ad acqua, ad elettricità, a catena, ecc., i quali, oltre al provvedere alla sicurezza dei passeggieri, ponendo il treno sotto l'immediato controllo del macchinista, delle guardie, ed anche, se vuolsi, degli stessi passeggieri, riducono di molto il tempo richiesto pel rallentamento all'arrivo nelle Stazioni. Ora però credo dover accennare un nuovo modo di economizzare il tempo, che già da qualche anno funziona su queste ferrovie, voglio dire lo *Slip-coupling*.

È questo un apparecchio, più o meno complicato, che serve ad unire due vetture d'un treno in modo che riesca possibile di facilmente disgiungerle in qualunque momento lo si creda conveniente, lasciando i viaggiatori in alcune Stazioni della linea percorsa dal treno, senza bisogno di fermata, purchè si abbia la cura di ripartire i viaggiatori destinati a queste Stazioni intermedie in vetture ordinatamente disposte in coda al treno. Sennonchè gli apparecchi finora usati a tale scopo erano anzichenò complicati, e taluno di essi mancò persino, in sul più bello, di rispondere all'aspettativa.

La completa soluzione di tale problema spetta ora al sig. ingegnere Dykes, capo dell'Ufficio studii del Great-Eastern-Railway; il quale, giorni sono, esperimentava con pieno successo un semplicissimo *slip-coupling* di sua invenzione. Ed avendo io avuto occasione di assistere a quegli esperimenti, ne rimasi talmente soddifatto, che credei opportuno di tenerne parola in codesto riputato giornale.

All'ordinario gancio di trazione, il signor Dikes ne sostituì un altro colla parte ricurva snodata ed avente un foro ovale, che attraversa superiormente, nel senso longitudinale della vettura, la parte rettangolare che viene a contatto della traversa di testa. Allorchè il tenditore della vettura susseguente è agganciato, si solleva la parte snodata del gancio, la quale viene ad introdursi ed appoggiarsi sul fondo del detto foro ovale, occupandone circa la metà. Ora, sulla traversa di testa ed internamente trovasi, a pochi centimetri al dissotto dell'asse della sbarra di trazione, un supporto formante il fulcro di una leva, a cui viene attaccata a snodo una piccola spranghetta semi-ovale, che, appoggiando sulla parte superiore del gancio, finisce di otturare completamente il foro ovale summenzionato.

Si scorge da ciò come sia possibile al tenditore della vettura susseguente — per quanto grande sia la tensione che avvi su di esso — di aprire il gancio, infino a che la spranghetta semi-ovale trovasi nella posizione sopraddetta; e se infine si pensa che la leva, attraversando il fondo della cassa della vettura, entra nel compartimento *della guardia frenatrice* (del frenatore), si capirà facilmente come la tensione medesima del tenditore sia causa dell'immediato distacco, allorchè la guardia del treno, agendo sulla leva, ritrae la spranghetta semi-ovale dalla sua normale posizione, per lasciare libera la parte ricurva e snodata del gancio di trazione.

La velocità del treno, la pendenza e lo stato delle strade, ed un po' di pratica, bastano generalmente al personale del treno stesso per scegliere il momento opportuno alla esecuzione del distacco, per quindi regolare la fermata in Stazione delle vetture per tal modo isolate, col semplice aiuto del freno a mano, di cui almeno una di esse deve essere munita.

Il modo poi con cui questo distacco viene eseguito non presenta difficoltà di sorta. Cogli apparecchi finora adoperati, bisognava avere l'avvertenza di chiudere il moderatore un istante prima della partizione del treno, onde eliminare la tensione esistente sui tenditori; a tal uopo, giunto al sito conveniente, il macchinista chiudeva il moderatore, sporgendo nel tempo stesso un braccio all'infuori, quale segnale alla guardia di eseguire il distacco; una bandiera verde o rossa, da quest'ultimo spiegata, faceva conoscere l'esito al macchinista, onde, secondo i casi, proseguire la corsa, o fermare il treno nel modo ordinario.

Ora invece, collo *slip-coupling* del signor Dykes, neanche questa precauzione è strettamente richiesta; chè, malgrado le obbiezioni fatte da taluni sulla possibilità di ritrarre la sbarra semi-ovale quando il vapore funziona nei cilindri, l'esperimento dimostrò essere cosa facilissima, quantunque ammontasse a nove il numero delle vetture, che nella prova si staccarono da un treno colla velocità di 67 chilometri e col moderatore della locomotiva aperto. È però migliore consiglio il chiudere, in ogni caso, il moderatore, onde evitare la più o meno forte scossa, che potrebbe risentirsi, trovandosi il treno così d'un tratto alleggerito di quel peso.

Per ultimo, aggiungerò essere i vantaggi di questo sistema non trascurabili su linee di grande traffico, essendo dato a queste di trasportare speditamente, e coll'economia d'un treno al giorno almeno, tutti quei passeggieri che, durante la giornata, affluiscono ai centri di primo ordine per mezzo dei treni ordinarii.

Se Ella, egregio signor Direttore, crederà meritevole di pubblicazione quanto ho sovraesposto, io le sarò sommamente grato, mentre, ringraziandola, me le dichiaro

Devotissimo

Michelangelo Sclaverani.

Informazioni Particolari
del *Monitore*

Il 21 corr. scade il termine fissato dalla Società dell'Alta Italia per la presentazione delle offerte delle Ditte state chiamate a concorrere all'appalto dei lavori di costruzione dell'ultimo tronco della ferrovia Pontebbana, compreso fra il Rio Costa da Presa ed il confine austro-ungarico.

Alla fine poi del corrente mese, o pei primi del venturo, potrà aver luogo la visita di ricognizione del tronco dalla Stazione per la Carnia a Resiutta, con cui da Udine si compiono chilom. 48; e riconosciuto, come si ritiene, collaudabile anche il detto tronco, verrà subito aperto al pubblico esercizio.

Intorno ai lavori del ponte sull'Oglio fra Treviglio e Rovato, sappiamo che fu compiuta in questi giorni la fondazione di uno spallone, ed è in corso quella dell'altro, che sarà certo terminata entro la corrente

settimana. Il detto ponte, com'è noto, consta di un solo arco in muratura, della luce di m. 42; e per un arco di tale ampiezza vengono adoperati mattoni speciali delle fornaci di Crema, la cui resistenza fu sperimentata in altre opere consimili.

Quanto alla ubicazione della Stazione di Treviglio, il relativo progetto venne finalmente approvato dal Ministero; per cui si porrà subito mano ai lavori, essendo già in corso le espropriazioni dei terreni.

I lavori poi su tutta la linea proseguono attivamente, e non v' ha dubbio che la medesima potrà esser compiuta entro l'anno corrente.

Sappiamo che la Società dell'Alta Italia ha proposto al Governo l'acquisto di 20 nuove locomotive per viaggiatori. Il tipo di queste locomotive, fatto dalla Società studiare espressamente dal proprio Ufficio tecnico, riunisce la forza alla velocità, e mediante un carrello mobile per la coppia delle ruote anteriori, si presta anche alle linee di tracciato tortuoso.

Appena il Ministero abbia approvato il detto progetto, la Società procederà subito al relativo appalto.

Sull'argomento delle Convenzioni ferroviarie, di cui tanto si parla nei giornali, il nostro corrispondente di Roma, sempre bene informato, ci scrive all'ultimo momento:

Null'altro che trattative per la concessione dell'esercizio, e nulla ancora di firmato per le ferrovie Sarde. Queste sono le notizie recentissime.

Lo stesso nostro corrispondente c'informa che fu approvato il disegno del 1.o tronco della ferrovia Milano-Saronno, salvo lievi modificazioni circa i passaggi, che si vogliono a livello invece che a cavalcavia.

Dalla Direzione generale dell' esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ci venne gentilmente comunicata la Statistica degli accidenti occorsi su quella rete durante l'anno 1876. La Statistica è divisa mese per mese, e ci presenta una serie di cifre interessanti, che noi riassumiamo come segue:

Sopra 17,907,876 viaggiatori trasportati si ebbero:

1 uccisi e 21 feriti: cioè dei primi, 0,00005 per ogni mille, e 0,05 per ogni milione; e dei secondi, 0,00117 per mille, e 1,17 per milione.

Sopra 24,512 agenti ferroviarii in servizio attivo si ebbero:

38 morti e 235 feriti: cioè dei primi, 1,550 per ogni mille; e dei secondi, 9,586 per ogni mille.

Sopra 16,645,237 chilometri percorsi dai treni si ebbero: 2 scontri fra due treni in marcia e 2 fra un treno ed una locomotiva sciolta, cioè 0,00012 per ogni mille;

39 urti di treni in marcia, cioè 0,00234 per ogni mille; e 101 sviamenti di treni in marcia, cioè 0,00606 per ogni mille.

E sopra 30,522,737 scambii manovrati si ebbero 128 falsi scambii, cioè 0,00419 per ogni mille.

Inoltre si ebbero 66 spezzamenti di treni; rottura di 19 assi e di 149 guide in opera; 1162 guasti alle locomotive in servizio dei treni; 22 incendii nelle Stazioni, e 47 nei treni in corsa; e finalmente 77 attentati contro la sicurezza, di cui 65 con sassi lanciati contro i treni, e 12 attentati diversi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Sarde. — Circa l'agitazione che regna nella Sardegna per la questione ferroviaria, leggiamo nell'*Avvenire di Sardegna*, del 2 corr.:

Sabbato (30 marzo), alle ore 8 di sera, il Consiglio comunale di Cagliari era in numero.

Anche il pubblico era in numero, anzi in folla, per assistere alla tornata consigliare.

Dichiarata aperta la tornata, il Sindaco diè comunicazione al Consiglio della seguente deliberazione:

« I sottoscritti Sindaco ed Asssessori municipali di Cagliari, coerentemente alla deliberazione presa in seduta del 12 volgente mese, pur apprezzando i sentimenti di benevolenza verso la Sardegna esternati dagli on. Depretis e Zanardelli; ritenuto che la questione delle ferrovie Sarde, allo stato attuale delle cose, non è punto migliorata, rimanendo sempre nel campo delle promesse; credono d'interpretare i sentimenti del Consiglio e del paese, rassegnando, come rassegnano, le proprie dimissioni ».

La lettura della deliberazione si chiuse con una salva di applausi da parte del pubblico e con segni manifesti d'approvazione da parte dei consiglieri.

Il Sindaco disse non dover aggiungere altro alla letta deliberazione, essendo noti a tutti i fatti che l'avevano provocata.

Parlarono in seguito i consiglieri Fara e Carboni avvocato, i quali, dopo avere deplorata la noncuranza del Governo verso gl'interessi della Sardegna, ed essersi doluti delle promesse fallite ancora una volta riguardo alle ferrovie, dichiararono di far plauso all'operato della Giunta e di seguirne l'esempio col presentare le loro dimissioni da consiglieri.

Quindi, l'uno dopo l'altro, tutti gli altri consiglieri fecero la stessa dichiarazione.

Come conclusione, il Sindaco inviò alla Prefettura, seduta stante, le sue dimissioni dall'ufficio.

La seduta fu sciolta fra gli applausi.

Il pubblico si affollò alla porta del palazzo muncipale, applaudendo ai consiglieri che ne uscivano. Al Sindaco fu fatta una vera dimostrazione.

(Le ultime notizie recano che il Consiglio comunale fu sciolto; ed in quanto alla Convenzione, che dicevasi già sottoscritta tra il Governo e la Società, rimandiamo il lettore alle nostre *Informazioni particolari*).

Ferrovia Eboli-Reggio. — Il *Popolo Romano* ha pubblicato il testo integrale di una proposta presentata al Ministero dei lavori pubblici per l'esecuzione della linea Eboli-Reggio. Ne togliamo gli articoli principali, per solo debito di cronisti, rimandando pel resto il lettore alla odierna nostra corrispondenza da Roma:

Art. 1. — Il Governo italiano concede ai signori Baroni Raphael e Emile d'Erlanger, nelle indicate loro qualità, la costruzione e l'esercizio della ferrovia Eboli-Reggio versante Tirreno.

Art. 5. — I concessionarii costituiranno una Società anonima, alla quale cederanno la presente concessione con tutti i diritti e obbligazioni ad essa inerenti.

Il capitale di questa Società sarà di 50 milioni di lire, di cui una metà potrà esser formato da Obbligazioni, indipendentemente dai titoli speciali che potranno esser creati come rappresentanti la sovvenzione del Governo, di cui è parola in seguito.

Art. 6. — Per facilitare la costruzione della ferrovia progettata, ed in vista dei vantaggi che da questa costruzione provengono allo Stato, il Governo accorda ai concessionarii una sovvenzione annuale di 5,500,000 franchi in oro effettivo, pagabile per metà alla scadenza di ciascun semestre, e per la durata di anni 50.

Art. 7. — Il primo semestre della sovvenzione precitata sarà pagabile sei mesi dopo l'approvazione per Decreto Reale del presente contratto; il secondo semestre sei mesi appresso, e così di seguito.

Art. 8. — Oltre il capitale dei 50 milioni enunziato all'articolo 5, la Società avrà il diritto di emettere, come

rappresentanti la sovvenzione governativa menzionata agli articoli 6 e 7, dei titoli speciali col sistema misto d'interesse e premii e con la garanzia del Real Governo, il quale farà tutto il suo possibile perchè questi titoli siano officialmente ammessi alla Borsa di Parigi.

Art. 9. — La Società avrà facoltà di emettere questi titoli speciali immediatamente dopo l'approvazione degli Statuti della Società, con la condizione che questi titoli saranno firmati e controllati dagli Agenti governativi e che il prodotto sarà versato nelle Casse dello Stato, ove resterà depositato, per esserne ritirato a misura del progresso dei lavori e sulle basi che saranno spiegate qui appresso.

Il Governo terrà conto alla Società di un interesse del 6 per cento all'anno sulle somme che resteranno depositate nelle sue casse.

Art. 11. — I lavori di costruzione dell'intera linea dovranno esser compiuti nell'improrogabile termine di anni 5, dal giorno dell'approvazione dei piani definitivi di esecuzione; — però in ogni anno dovranno essere costruiti, a scelta dei concessionarii, circa 80 chilometri.

Art. 12. — Il Governo accorderà ai concessionarii l'esenzione dei diritti di dogana sopra tutti gli oggetti, materiale mobile e ferramenti, che saranno introdotti in Italia per la costruzione e per l'impianto del servizio della linea; e in generale accorderà tutte quelle facilitazioni ed agevolezze, sia per la costruzione che per l'esercizio, state accordate alle altre ferrovie italiane.

Art. 13. — Il Governo avrà sempre, dopo il completamento dei lavori, il diritto di riscatto della linea.

Se questo riscatto avrà luogo nel corso del primo decennio di esercizio, lo Stato rimborserà al loro valore nominale le Azioni, e, se ne esistono, le Obbligazioni indipendenti da quelle create in base della sovvenzione.

Dopo il primo decennio di esercizio, il prezzo del riscatto sarà calcolato capitalizzando la rendita media dei cinque ultimi anni sulla base del sei per cento, senza che peraltro il rimborso possa essere al disotto del valore nominale delle dette Azioni ed Obbligazioni.

Art. 14. — I concessionarii versano, alla stipulazione del presente contratto, una cauzione provvisoria di L. 500 mila in Rendita italiana 5 0[0. Questa somma sarà portata a lire un milione, ugualmente in Rendita italiana, negli otto giorni consecutivi alla approvazione per legge del contratto stesso.

Ferrovia Siracusa-Licata. — Leggesi nel *Diritto:*
La costruzione della ferrovia Siracusa-Licata, da tanti anni reclamata indarno alle Amministrazioni passate dalla Provincia di Siracusa, e per la quale e Provincia e Comuni erano disposti a sobbarcarsi al sussidio di 6 milioni, sta per diventare una realtà. Ci si assicura, infatti, che il progetto per tale ferrovia, destinata a dare novella vita alla provincia di Siracusa, sarà fra i primi progetti ferroviarii che il ministro Zanardelli, d'accordo col Ministro delle finanze, presenterà al Parlamento.

Ferrovia Taranto-Reggio. — Già da varii giorni ricevemmo da Taranto la notizia che nel giorno 17 dello scorso febbraio ebbero luogo, per parte di una Commissione composta di distinti ingegneri, le prove del ponte metallico, fondato sopra pali a vite, innalzato sul fiume Agri, lungo la linea Taranto-Reggio.

Presiedeva la Commissione l'ing. cav. Giaccone, autore del progetto e direttore locale dei lavori.

L'opera diede splendidi risultati per resistenza e solidità, ben rari in ponti di simil genere; infatti, tanto nelle prove statiche, quanto nelle dinamiche, le stilate metalliche non subirono il benchè minimo cedimento.

Tale ponte venne eseguito dall'appaltatore sig. ing. Augusto Galopin Süe, della Casa Castel e Latta e Galopin-Süe di Roma.

Stazione marittima in Venezia. — Nella seduta del 6 corr. del Consiglio comunale di Venezia, il cons. Cattanei, anche a nome de' suoi colleghi firmatarii, Boldù, Mocenigo, Zen e Rocchi, si fece a svolgere la proposta da essi presentata e posta all'ordine del giorno per la nomina di una Commissione tecnico-nautica, che giudicasse se o meno la Stazione marittima sodisfi allo scopo per cui venne costruita.

Premettendo di non voler entrare nella questione tecnica, sulla quale si dichiarava incompetente, riconosceva tuttavia la necessità, in mezzo ai gravi dispareri che sorgono sulla opportunità dei lavori eseguiti e su quelli che tuttora mancano nei riguardi di commercio e di navigazione, che un giudizio autorevole fosse pronunciato in proposito, senza insistere però nella idea di una Commissione, ove si trovasse un altro modo conveniente di dare sollecito scioglimento ad una così importante questione.

Il cons. Rosada dichiarava che la Camera di commercio si era in ogni occasione espressa contraria al sito in cui si è costruita la Stazione marittima.

Il cons. Franceschi osservò che l'idea di coloro che affermarono doversi costruire la Stazione marittima nel sito attuale, è conforme nell'opinione già emessa dall'illustre Paleocapa, il quale sosteneva che il porto dovesse allacciarsi alla Stazione e non la Stazione al porto, inquantochè, ove la Stazione fosse portata alle Zattere od alla Giudecca, il nolo ferroviario per le merci si sarebbe accresciuto per la maggior percorrenza. Disse non credere forse troppo fondate le critiche mosse di recente alle costruzioni della Stazione; ed esaminando le deliberazioni emesse dal Circolo marittimo sulla difficoltà che i bastimenti avrebbero ad entrare fra le banchine, portò ad esempio i docks dell'Inghilterra e dell'Olanda ed i porti di Trieste e di Genova, dove i legni a vela ed a vapore sono molto difficoltati nei movimenti. Accennò ad altre considerazioni dello stesso Circolo, combattendone alcune, e si concretò proponendo un ordine del giorno, in cui il Consiglio avrebbe incaricato la Giunta di invitare il Governo a compiere colla maggior possibile sollecitudine i lavori della Stazione marittima.

Il ff. di Sindaco assicurò il Consiglio che la Giunta si era data premura di tenersi informata dello stato dei lavori della Stazione marittima e di sollecitare a darvi compimento, ma che effettivamente non avea avuto ancora alcun definitivo riscontro.

Dopo viva discussione, il Consiglio approvò finalmente la seguente proposta, con voti 39 affermativi, 1 contrario:

« Il Consiglio incarica la Giunta di sollecitare energicamente il Governo a compiere al più presto possibile i lavori della Stazione marittima, affinchè essa possa, sotto ogni riguardo nautico e commerciale, corrispondere pienamente al suo scopo ».

(Riferendo questa discussione, non possiamo astenerci dal notare che le parole del cons. Franceschi ci sembrano fondate sul vero e degne di considerazione).

Ferrovie venete. — Alla splendida votazione del Consiglio provinciale di Venezia a pro' della linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, cominciano a tener dietro quelle dei distretti.

Lunedì le Giunte municipali del distretto di S. Donà, riunitesi a deliberare sul maggior loro contributo occorrente per assicurare l'attuazione di quella linea, hanno deciso di concorrere appunto colla riflessibile somma di lire 1,300,000, come era stato loro richiesto. E noi confidiamo che anche le Giunte municipali del limitrofo distretto di Portogruaro vorranno, con uguale slancio di patriottismo, imitarne il nobile esempio.

— Lunedì mattina, alle 9 1[2, partì da Treviso la corsa di prova del tronco Treviso-Cittadella, ch'è la parte maggiore della linea Treviso-Vicenza.

La corsa andò benissimo (dice la *Gazz. di Venezia*); il materiale fu trovato superiore a quello delle altre linee italiane.

Lungo la via erano schierate le popolazioni plaudenti, coi Municipii e le musiche dinanzi.

La cordialità fu molta dappertutto, salvo che a Castelfranco, dove il dissenso ferroviario non è ancora appianato, a causa della congiunzione diretta di quella città con Venezia, sempre rifiutata dal Consorzio.

Dopo la colazione a Cittadella, furono fatti molti brindisi, uno dei quali dell'avv. cav. Berti alla concordia.

E noi vogliamo sperare che la concordia finalmente si faccia.

Ferrovie dell'Alta Italia. — Essendo terminati i lavori di riparazione al viadotto Mola fra Cogoleto e Varazze sulla linea Genova-Ventimiglia, col giorno 8 corr. fu completamente riattivato il servizio delle merci, sia a grande che a piccola velocità sulla detta linea.

Ferrovia Torino-Bra. — La *Gazzetta Piemontese* annuncia che il contratto per la costruzione della ferrovia a binario ridotto fra Torino, Carignano, Carmagnola e Bra, fu firmato il 6 corr. col sig. Belioli, nelle sale del Banco Sconto e Sete.

Secondo il progetto dell'ing. Soldati, le Stazioni percorse dalla nuova linea sarebbero: Stupinigi, Vinovo, Carignano, Carmagnola, Sommariva, Sanfrè e Bra.

Ippoferrovia Torino-Gattinara. — Scrivono da Vercelli, 6, alla *Perseveranza:*

Incontra qui il pubblico favore un progetto di ferrovia a cavalli da Torino a Gattinara per Vercelli. Una Commissione del Consiglio provinciale sta studiando le proposte di una Compagnia inglese, che dicono bastantemente buone.

Ippoferrovia Milano-Vaprio. — Leggesi nel *Secolo*:

Sappiamo che gli ingegneri Enrico Radice ed Enrico Manara, in questi ultimi giorni, a corredo della domandata concessione per una ferrovia a cavalli sulla strada provinciale da Milano a Vaprio, hanno presentato alla Deputazione provinciale il relativo progetto.

Questa linea mette capo a paesi pittoreschi, attraversa popolazioni eminentemente industriali ed agricole, le quali non hanno altro mezzo diretto di comunicazione con Milano tranne poche vetture private o le lontane ed incomode Stazioni della ferrovia per Venezia.

Scuola degli agenti ferroviarii in Roma. — La sera del 5 corr. (dice la *Libertà*) è stata solennemente inaugurata la nuova Scuola degli agenti ferroviarii. Vi intervenne moltissima gente; ed il comm. Placidi e l'ing. Trevellini pronunziarono due discorsi, che furono molto applauditi. Gli alunni presenti erano più di 50.

Fu spedito all'on. Luzzatti un telegramma, al quale egli rispose congratulandosi che la nuova Scuola sia surta con favorevoli auspicii.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 22.20 dal lato di Göschenen, e di m. 30.30 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 52.50, ed in media giornaliera m. 7.20.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale ha approvato il cambiamento degli statuti adottato il 20 novembre 1876 dall'assemblea generale degli azionisti della Società delle ferrovie a cavalli ginevrine, ove, fra le altre cose, la Compagnia si è attribuita il titolo di *Compagnie générale des Tramways suisses.*

— Alla Direzione della ferrovia Wädensweil-Einsiedeln è accordata la concessione dell'esercizio della linea a proprio conto e secondo l'ordinario sistema di adesione, colla riserva che essa abbia a far conoscere le sue relazioni colla Società della ferrovia del Nord-Est; anche l'applicazione della tariffa fissata dalla Direzione è provvisoriamente accordata, ma a condizione che essa tariffa sia da sottoporsi ad una revisione, all'epoca dell'esercizio secondo il sistema Wetli.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici di Francia, prima di lasciar Parigi per recarsi ad Alençon ad assistere alla sessione del Consiglio generale dell'Orne, ha sottoscritto le Convenzioni relative al riscatto di parecchie ferrovie, Charentes, Vandea, Poitiers-Saumur, ecc.

La Commissione arbitrale, incaricata di esaminare queste linee, è definitivamente composta dei signori: Reynaud, ispettore generale dei ponti e strade; Varroy, senatore, ingegnere dei ponti e strade; e Maisonneuve, ispettore generale delle finanze. Le discussioni di questa Commissione incomincieranno subito dopo il ritorno a Parigi del sig. Varroy, che si trova ora a Nancy per la sessione del Consiglio generale di Meurthe-et-Moselle.

Frattanto si proseguono le trattative intavolate colla Compagnia d'Orléans, allo scopo di aggiungere alla sua rete le linee riscattate ed un certo numero d'altre linee nuove, specialmente quelle dichiarate di pubblica utilità, o di cui furono ordinati gli studii colla legge del 31 dicembre 1875.

Queste trattative sembrano bene avviate. Nondimeno si sollevarono difficoltà intorno alcune stipulazioni relative alle tariffe, di cui il Ministro domanda la inserzione nella nuova Convenzione.

Il Ministro mira a metter fine, con una stipulazione chiara e precisa, alla divergenza sorta da lungo tempo tra il Ministero e le Compagnie, a proposito del diritto di omologazione delle tariffe. Egli domanda inoltre la rettifica della scala graduale delle quattro classi ed una ripartizione delle merci, tra queste quattro classi, più equa e più conforme alla pratica. Vorrebbe infine introdurre nel quaderno d'oneri una clausola relativa alle tariffe di transito e di esportazione, che permettesse di dare soddisfazione ai legittimi reclami dei porti di commercio francesi.

V'ha luogo a sperare che tali miglioramenti, indicati nelle ultime discussioni, potranno essere introdotti nella nuova Convenzione. In diverse epoche, le Compagnie ferroviarie, in particolare quella d'Orléans, non hanno esitato a rispondere con sagrificii, anche considerevoli, alle legittime esigenze della opinione pubblica. Ora il ministro Christophle invoca tali precedenti; e non è verosimile che la Compagnia d'Orléans voglia, con un assoluto rifiuto, mettere il Ministro dei lavori pubblici nella necessità di usare verso di essa dei diritti accordati al Governo dall'art. 37 del quaderno d'oneri, combinato coll'art. 12 della legge del 23 marzo 1874.

— Una sentenza del Tribunale di commercio di Parigi ha pronunciato lo scioglimento della Società, ch'erasi formata per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Dunkerque a Furnes, le cui Obbligazioni furono collocate nei Belgio. I signori Giraud e Ramos furono nominati liquidatori.

Ferrovie inglesi. — All'*Indépendance Belge*, del 30 marzo, scrivono che una delle vittime del disastro ferroviario che ebbe luogo il 5 novembre 1875, in seguito allo scontro di due treni sulla ferrovia da Chippenham a Bath, intentò causa per danni ed interessi all'Amministrazione della ferrovia stessa, facendola citare a comparire a Bristol davanti al lord-capo della giustizia Cockburn, assistito da un Giurì speciale.

Il richiedente, che è l'ex-vicario protestante di Box, ammogliato e padre di due figli, provò che, dopo il disastro, i medici lo consigliarono a rinunziare alle sue funzioni ecclesiastiche, che gli fruttavano 380 lire sterline (9500 fr.) all'anno; e che, quando pure potesse veder migliorare il suo sistema nervoso, che fu terribilmente scosso dall'accidente di cui fu vittima, non potrà però ricuperare la salute che godeva prima.

Il Giurì accordò al sig. Gardinier, l'ex-vicario in discorso, una indennità di 5500 lire sterline (137,500 fr.); ed è probabile che questa sentenza abbia una qualche influenza sui provvedimenti che deve prendere l'Amministrazione della ferrovia da Chippenham a Bath, per tutelare, meglio che non facesse finora, la vita dei viaggiatori che debbono percorrere quella linea.

— È stato poi presentato al *Board of Trade* (Ministero del commercio) il rapporto particolareggiato degli accidenti che si ebbero a deplorare sulle strade ferrate dell'Inghilterra durante il 1876.

Da quel rapporto, scrive lo *Standard*, risulta che il numero totale delle persone morte o ferite sulle ferrovie del Regno Unito ammontò a 1245 morti e 4724 feriti, totale che si decompone nel seguente modo:

Viaggiatori	Uccisi	Feriti
Per cause indipendenti da loro	38	1279
Per loro colpa o per mancanza di precauzione	101	604
Impiegati ferroviarii.		
Per cause indipendenti da loro	43	384
Per loro colpa o per mancanza di precauzione	630	2216
Per essere passati sui binarii a livello .	59	30
Per avere attraversata la ferrovia, compresi i suicidi	305	134
Altre persone non comprese nelle categorie anzidette	69	77
	1245	4724

Oltre a questi accidenti, le Compagnie delle strade ferrate fecero pure conoscere al *Board of Trade* gli accidenti che ebbero luogo, non lungo le linee ferroviarie, ma bensì nelle loro Stazioni ed officine, ed in seguito ai quali 40 persone rimasero morte e 1389 ferite.

Questa seconda lista porta il totale degli accidenti ferroviarii avvenuti nel 1876 a 1285 morti e 6113 feriti.

Ferrovie americane. — Leggesi nei giornali americani:

La Società di fratellanza la più potente che esista attualmente in America è quella dei macchinisti. Abbraccia sopra 80 0[0 dei macchinisti patentati delle ferrovie, e comprende 12,000 membri distribuiti in 183 suddivisioni, che hanno sede nelle principali città degli Stati Uniti e del Canadà. Il quartiere generale dell'Ordine è a Cleveland (Ohio), dove deve restare per 10 anni, cominciati dal 1° gennaio 1870; ma la Grande Divisione internazionale, composta dei delegati delle varie suddivisioni, tiene le sue sedute annuali in differenti luoghi.

La prossima convocazione sarà a Boston il terzo mercoledì del venturo ottobre. Tre ufficiali della Grande Divisione internazionale, cioè il gran Capo macchinista, il primo gran Macchinista ed il primo grand'Assistente macchinista, risiedono al quartiere generale a Cleveland, dove, provvisti di splendidi onorarii, consacrano tutto il loro tempo al benessere dell'associazione. Il regolamento dell'Ordine è fatto dalla gran Divisione internazionale; ma il gran Capo macchinista, P. M. Arthur, ne è il solo ufficiale esecutivo senza controllo. Eletto per tre anni, è stato sempre rieletto alla fine di quell'epoca, ed ha acquistato un tale potere, che è riconosciuto come il solo Capo, e ne usa dispoticamente. Durante i primi due o tre anni di esistenza di quell'Associazione, gli scioperi erano frequentissimi, ma dal 1864 al 1875 prevalse una politica più saggia, e tutte le questioni vennero sistemate per mezzo di arbitri. Uno solo in quel tempo fu lo sciopero, e siccome fatto, senza autorizzazione, non venne riconosciuto dalla Società.

Durante il decennio, i fondi sociali ascesero a più di 2 milioni e mezzo di lire, e così sono stati in grado di porre in esecuzione, in meno di due anni, tre scioperi, ed obbligare le Società ferroviarie a venire a condizioni. L'esistenza di questa Associazione era conosciuta in America, ma se ne ignoravano la forza e la importanza; e solo le inchieste che hanno avuto luogo dopo gli scioperi sulle linee del *Grand Trunk* e *Boston and Main*, avvenuti recentemente in breve spazio di tempo, le hanno messe in evidenza.

I Direttori delle ferrovie, spaventati dalle conseguenze che ne potrebbero avvenire, hanno presentato alla Camera legislativa un rapporto onde chiedere la protezione del Governo contro gli scioperanti ferroviarii, e per aggiungere al Codice penale un articolo riguardante i macchinisti, che abbandonassero la loro macchina prima di essere giunti a destinazione, e quelli che, appartenenti ad un'altra linea, colla quale quella dove è avvenuto lo sciopero fa servizio cumulativo, si rifiutassero di prestar l'opera loro, in seguito ad ordini emanati dalla Direzione generale dell'Associazione dei macchinisti.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto dell'8 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 5 corr.), è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, stabilita in Catania col titolo di *Banca generale di Credito fondiario ed incoraggiamento per lo sviluppo agricolo*, portandolo da L 3,000,000 in 10,000 azioni da L. 300 ciascuna a L. 1,000,000 in 10,000 azioni da lire 100 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* suddetta), è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, stabilita in Alessandria col titolo di *Banca popolare d'Alessandria*, portandolo da 1,775,000 a L. 2,500,000, mediante emissione di 14,500 azioni da L. 50 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

Concessioni di derivazioni d'acqua — Con R. Decreto del 25 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 5 corrente), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco, di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte.

Sono 6 concessioni d'acqua per forza motrice (1 in provincia di Verona, 1 Genova, 1 Udine, 1 Lucca, 1 Torino, 1 circondario di Lecco); 4 concessioni d'acqua per irrigazione (2 in prov. di Mantova, 1 Bologna, 1 Rovigo); 1 concessione d'acqua per bonifiche (prov. di Siena); 1 concessione per occupazione di spiaggia lacuale (prov. di Como).

— Con altro R. Decreto del 1° marzo p. p. (*Gazz.* del 7) è concessa una facoltà consimile agl'individui, Comuni e Società indicate nell'annesso elenco. Sono 7 concessioni di acqua per forza motrice (2 in prov. di Piacenza, 1 Genova, 1 Lucca, 1 Pesaro, 1 Cagliari, 1 in circondario di Rieti); 3 concessioni d'acqua per irrigazione ed altri usi industriali (1 in prov. di Padova, 1 Udine, 1 Mantova); 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (in provincia di Como).

Consiglio superiore dei lavori pubblici. — Il *Diritto* annuncia che furono nominati ispettori e membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici, gl'ingegneri-capi:

Cav. Natalini Pompeo, cav. Primicerio Ferdinando, cav. Borgnini Ferdinando, cav. Dionisio Carlo, cav. Spadon Ottavio, cav. Milesi Severo.

Ponte sul Tevere. — Il *Piccolo* annuncia che in questi ultimi giorni è stato sottoscritto in Napoli, fra il sig. E. Ravà, direttore della Società del ponte Ripetta, ed il sig. ing. A. Cottrau, amministratore e direttore dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, il contratto definitivo per la costruzione del Ponte sul Tevere in Roma fra Ripetta ed i prati di Castello.

Il Ponte deve essere eseguito in dieci mesi, ed è composto di una travata metallica, lunga 100 metri circa e larga 8 metri, suddivisa in tre campate.

Le fondazioni saranno eseguite con tubi in ferro approfondati nel letto del fiume a mezzo dell'aria compressa.

Otturamento del Naviglio a Milano — La Giunta municipale di Milano, riunitasi per trattare una proposta della Commissione incaricata di studiare la questione dell'otturamento di una parte del Naviglio, ha deciso, per misure sanitarie e per ragioni di edilizia, di otturare quella parte del Naviglio che dal ponte dei Fabbri, percorrendo le vie Vittoria e San Girolamo, mette al Foro Bonaparte, e di mettere al suo posto un viale ornato di alberi.

Assemblea degli ingegneri ed architetti in Roma — Alla Presidenza della Società degli ingegneri ed architetti in Torino è pervenuta una circolare a stampa degli ingegneri di Roma, D. Emanuele Ruspoli ed Alessandro Betocchi, i quali avvertono che le sedute per discutere il progetto di legge sulla questione professionale avranno luogo in Roma dal 3 al 6 del prossimo maggio, e che le Direzioni delle Ferrovie concedono il ribasso del 30 per cento sui biglietti d'andata e ritorno, quattro giorni

prima dell'apertura e quattro giorni dopo la chiusura dell'assemblea.

La circolare invita calorosamente tutti gli ingegneri a prendervi parte e ad inviare la loro lettera d'accettazione prima del 15 aprile corrente, unendovi un vaglia postale di lire 5 per le spese occorrenti, e per la stampa degli Atti.

Congresso delle Banche popolari — Il 29 corrente avrà luogo a Milano il primo convegno delle Banche mutue popolari.

In questo convegno saranno dibattuti alcuni quesiti di capitale importanza.

È inscritto all'ordine del giorno l'esame della parte del progetto di legge sulle Società commerciali, che riguarda le Banche mutue popolari.

Il secondo tema a dibattersi, sarà quello della disciplina giuridica e finanziaria dello *chèque*.

Gli altri temi sono: pareggiamento delle Banche popolari alle Casse di risparmio nel bollo e nella liquidazione della ricchezza mobile. Gli iniziatori invitati dall'on. Luzzati, si costituirono in Comitato promotore. Vi sono i Presidenti delle Banche popolari di Milano, di Padova, di Lodi, di Cremona, di Bergamo, di Brescia e di Modena.

Concorso. — Con notificazione, in data 10 febbraio scorso, il Ministero della marina annuncia che il 15 settembre p. v. sarà aperto l'esame di concorso per l'ammissione di 30 giovani nella R. Scuola allievi macchinisti in Venezia. Tale esame incomincierà, con quella data, alla sede del primo dipartimento marittimo in Spezia, ed avrà quindi luogo successivamente nelle sedi degli altri due dipartimenti marittimi in Napoli e Venezia, innanzi alla stessa Commissione esaminatrice.

Le domande di ammissione, corredate dei documenti di cui al § 4 della detta notificazione, saranno indirizzate al Comandante in capo del dipartimento, presso cui l'aspirante desidera essere esaminato, entro tutto il mese di agosto p. v.

Le domande che a quell'epoca risulteranno incomplete e quelle che giungeranno posteriormente, saranno restituite.

Tariffe postali. — Con R. Decreto del 15 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), le tasse da riscuotersi nel Regno d'Italia per la francatura delle corrispondenze a destinazione del Brasile e delle Colonie spagnuole sono fissate:

a 60 centesimi per le lettere e per porto di 15 grammi;

a 10 centesimi per le carte d'affari manoscritte, i campioni di merci, le gazzette e le altre stampe, e per porto di 50 grammi.

La tassa delle lettere non franche provenienti dal Brasile e dalle Colonie spagnuole e destinate nel Regno d'Italia, è fissata a 90 centesimi il porto di 15 grammi.

Il presente decreto avrà effetto dal 1° maggio p. v. per le corrispondenze da e per le Colonie spagnuole, e dal 1° luglio p. v. per le corrispondenze da e per il Brasile.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 5), le tassa da riscuotersi nel Regno d'Italia per la francatura delle corrispondenze a destinazione:

a) Delle Colonie inglesi di Ceylan, dello Stretto di Mallacca, di Labuan, della Trinità, della Gujana, delle Bermude, della Giamaica, di Maurizio e Hong-Kong,

b) Delle colonie neerlandesi,

c) Delle colonie portoghesi,

d) Dell'Impero del Giappone,

Sono fissate come infra:

A 60 centesimi per le lettere e per porto di 15 grammi;

A 10 centesimi per le carte d'affari manoscritte, i campioni di merci, le gazzette ed altre stampe e per porto di 50 grammi.

La tassa delle lettere non franche provenienti dai paesi esteri anzidetti e destinate nel Regno d'Italia è fissata a 90 centesimi il porto di 15 grammi.

Il presente Decreto avrà effetto a cominciare dal 1° aprile rispetto alle corrispondenze da e per le Colonie inglesi; dal 1° maggio rispetto alle corrispondenze da e per le Colonie neerlandesi; dal 1° giugno rispetto alle corrispondenze da e per il Giappone; e dal 1° luglio del corrente anno rispetto alle corrispondenze da e per le Colonie portoghesi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Della eventualità, creduta ogni giorno più certa, di una combinazione finanziaria per l'esercizio delle ferrovie, si giovarono nella scorsa settimana le Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali, le quali si mantennero ferme a principio sul 352, e non fu che negli ultimi giorni che scesero a 349. Le Obbligazioni relative ferme anch'esse tra il 231.75 al 233; i Boni invariati sul 567 — Le Sarde, serie A, negoziate a 229.50; quelle della serie B, a 233 — Le Pontebbane a 375 e 374.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane oscillarono a stento tra il 76 al 77; le Obbligazioni relative si aggirarono sul 245 — Le Lombarde fecero 173 a 170; le Obbligazioni tra il 237 al 238 — Le Vittorio Emanuele tra il 237 al 239.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Venezia — Nella XXXIII Estrazione del prestito a premii della Città di Venezia 1869, eseguita il 31 marzo 1877 presso il Municipio, furono estratte le serie seguenti:

Serie estratte:

8433 14336 9868 10236 15253 14371 9749 6163 15415 3094 12112 10861 5411 12764 9069 9368 8793 333 12858 10287 5831 2402 5358 12908.

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
12764	14	25000	5358	22	100
3094	7	1000	14336	6	100
9868	11	250	5411	14	100
5831	24	100	9749	19	100
9749	25	100	12858	9	100

Premii da L. 50:

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
6163	1	333	3	9868	4	5831	15	333	15
3094	8	2402	13	3094	11	8793	7	12112	23
9868	23	5831	2	8433	1	15253	1	9749	6
12858	24	10861	19	10287	11	9868	17	333	17
9368	22	12764	10	10236	9	333	6	9749	15
12112	22	12858	22	15415	11	333	22	6163	33
10861	9	10236	18	3094	10	5411	21	5411	18
5411	19	5411	20	3094	21	10861	21	12908	11

Le altre Obbligazioni appartenenti alle serie estratte, non comprese nella tabella dei premii, sono rimborsate alla pari, cioè con L. 30 ciascheduna. Il pagamento dei premii e rimborsi avrà principio dal 1° maggio p. v. in avanti.

Prestito della Città di Napoli del 1875 — Quarta estrazione del 31 marzo 1877.

Obbligazioni rimborsabili a L. 500 in oro.

10294	10614	1949	15236	15275	3865	12802	10105	3404
11552	5173	1712	1157	16278	2421	431	13888	13460
9645	9643	2255	3653	83	4047	5567	5546	10590
453	3485	3065	10465	10605	16340	13554	13906	16206
1501	9204	8007	1003	8813	8771	6529	13156	12451
190	8803	5877	6370	2653	8505	12633	12175	14615
16413	10373	9440	4937	14637	4817	10936	3347	5216
11077	14736	16245	15644	14731	2904	15274	15511	5244
3574	15311	1677	13861	3661	1329	15643	16339	3853
10501	16123	11281	8526	16059	2629	10965	14027	5306
2867	13753	13560	12116	2437	1069	8167	7066	15813
13953	3736	6775	1916	12446	159	12537	13755	9130
443	2420	9423	1159	9553	12049	13446	6545	3629
1256	3425	9256	2245	16113	6665	9325	14764	15657
1276	7616	3475	16045	13916.				

CONVOCAZIONI

Banca di Firenze — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 19 corrente in Firenze (Canto dei Nelli, 9), per deliberare sull'ordine del giorno già pubblicato.

Società riunite di navigazione a vapore sul lago di Como — Gli azionisti sono convocati in ordinaria adunanza pel giorno 21 corrente in Como (piazza Cavour, 616), per l'approvazione del resoconto 1876 e relativo dividendo, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 23 corrente in Napoli (sede sociale, piazza Medina), per udire il resoconto dell'esercizio 1876, deliberare sul relativo dividendo, e per la nomina di amministratori e revisori dei conti pel 1877.

Società anonima per l'Allumite ed Allume Romano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Roma (via S. Pantaleo, 66), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio sociale, e per la rinnovazione di metà del Consiglio d'amministrazione.

Società per l'industria del ferro — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel 27 corrente in Firenze (piazza Signoria, 4), per deliberare sul bilancio 1876, e per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1877.

Banca Napoletana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Napoli (via Monteoliveto, 37), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione e dei revisori dei conti, per approvazione del bilancio 1876 e relativo dividendo, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di 7 amministratori.

Società generale immobiliare di lavori di utilità pubblica ed agricola — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 28 corrente in Firenze (via Martelli, 8), per l'approvazione dei conti dell'esercizio 1876 e per la rielezione di amministratori.

Avvisi d'Asta

Sino alle ore 2 pom. del 17 corrente, presso il Municipio di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della formazione di un tratto di murazzo lungo il Po a monte del ponte di pietra, con pubblici lavatoj, in diminuzione dell'importo di L. 100,050, così ridotto in seguito ai ribassi precedentemente offerti. Condizioni e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Il 18 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'argine sinistro del fiume Secchia, dal capostabile 78 alla foce nel Po, per una estesa di m. 4917.50, e per il presunto importo di L. 78,913. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 4000; cauzione definitiva L. 8000, in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Trasquera (provincia di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta delle *Saglie del Ri*, della lunghezza di m. 2402, per l'importo di lire 63,526.25. Deposito d'asta L. 6500; cauzione definitiva L. 9000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Sapri alla Marina di Montalbano, detta di Valle d'Agri, compreso fra Sanza e la Sella Cessuta, della lunghezza di m. 34,079.82, per la presunta annua somma di lire 14,912. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1886. Deposito d'asta L. 1000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato.

— Il 19 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Novara, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Biella ad Ivrea per Mongrando e Zubiena, della lunghezza di m. 1788, per il presunto importo di L. 37,200. Deposito d'asta L. 1000. Capitolato visibile presso l'Ufficio provinciale.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Offida (provincia di Ascoli Piceno), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria verso Appignano, per il presunto importo di L. 47,506.07. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 4750.60; cauzione definitiva L. 4750.60, in valuta legale o rendita D. P., o fideiussione solidale di persona solvibile ed accetta alla Giunta.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Livorno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del mantenimento triennale delle opere d'arte al nuovo porto di Livorno, ecc., in diminuzione del canone annuo di L. 18,913.01, così ridotto in seguito ai ribassi offerti negl'incanti precedenti. Deposito d'asta L. 3000 in numerario e rendita D. P.; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere di adattamento del quartiere del Rubatto, per il presunto importo di lire 22,000 circa. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio medesimo, si terrà un'asta per l'appalto delle opere occorrenti per la sistemazione del Corso del Re, per il presunto importo di L. 72,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito L. 7000 in denaro o rendita D. P. Condizioni, Capitolato e disegni visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per la vendita di oggetti metallici fuori d'uso esistenti nel magazzino ferroviario di Messina, da eseguirsi in 17 lotti distinti, per la complessiva somma di L. 25,635.73. Deposito eguale al quinto dell'intero prezzo stabilito per ciascun lotto, a cui si vuole aspirare.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Amantea (provincia di Calabria Citra), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale attraverso l'abitato, della lunghezza di m. 1305.25, per il presunto importo di L. 42,564.12. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 5000 in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di deviazione della strada provinciale Cassia Sutrina presso Capranica di Sutri, per il presunto importo di L. 36,900.89. Deposito d'asta L. 550 in moneta o biglietti di Banca; cauzione definitiva lire 8700 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catanzaro, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della triennale manutenzione del tronco della strada nazionale, compreso fra il ponte Mastro Elia ed il ponte Angitola, della lunghezza di m. 26,375, sul dato di annue L. 12,674.28, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1880. Deposito L. 800 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Ascoli Piceno, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Appignano per Prato, compreso il rialzo del ponte S. Antonio, sul dato di L. 196,877.96, così ridotto in seguito al ribasso dell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Barletta, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle vie interne e piazze, parte a pietrisco e parte lastricate, con marciapiedi, banchine e condotti da fognature, pel complessivo presunto importo di L. 227,566.62. Cauzione L. 17,000 in valuta legale o rendita D. P., oltre L. 1500 per spese d'asta e contratto.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Udine, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle strade di accesso e di pile in pietra ed opere di difesa al nuovo ponte con palco in ferro sul torrente Cellina, nella località detta *Giulio*, lungo la strada provinciale da Pordenone a Maniago, per il presunto importo di L. 135,484.06. Deposito d'asta lire 7000; cauzione definitiva L. 25,000 in moneta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura della serramenta alla parte nuova del palazzo della *Curia Maxima*, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da terminare prima del marzo 1878. Cauzione L. 6000 in denaro o rendita D. P. Condizioni e Capitolato visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio suddetto, si terrà un'asta per l'appalto della provvista di pietra granitica per ruotaie stradali, divisa in due lotti: 1° m. c. 145 circa di pietra della Balma; 2° m. c. 278 circa di pietra d'Alzo; per il prezzo stabilito in L. 110 al m. c. pel 1° lotto, ed in L. 90 pel 2° lotto. Capitolati visibili presso il civico Uffizio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio d'Anzio (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo del fabbricato ad uso di residenza municipale, per il presunto importo di L. 53,895.88. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 8000 in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 14ª Settimana.

PRODOTTI *dal 2 all'8 aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3435	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	631,167.60	667,973.60	»	36,806.00
Merci a grande velocità . .	205,220.80	205,937.45	»	716.65
Merci a piccola velocità . .	811,651.05	813,758.90	»	2,107.85
Totale dei prodotti ferroviari	1,648,039.45	1,687,669.95	»	39,630.50
Navigazione sui laghi . . .	17,457.40	12,360.90	5,096.50	»
Totale della settimana. .	1,665,496.85	1,700,030.85	»	34,534.00

PRODOTTI *dal 1° gennaio all'8 aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	8,434,755.55	8,369,257.60	65,497.95	»
Merci a grande velocità . .	2,603,749.15	2,446,492.35	157,256.80	»
Merci a piccola velocità . .	10,943,668.28	10,436,884.85	506,783.43	»
Totale dei prodotti ferroviari	21,982,172.98	21,252,634.80	729,538.18	»
Navigazione sui laghi . . .	192,811.85	146,155.50	46,656.35	»
Totali	22,174,984.83	21,398,790.30	776,194.53	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 14ª settimana	478.94	504.69	— 25.75	— 5.10
Prodotti totali	6399,47	6355,45	+ 44.02	+ 0.69

Strade Ferrate Meridionali

11ª Settimana. — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	354,656.83	245.27
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	354,651.77	245.26
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 5.06	+ 0.01
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	4,457,340.46	3,082.53
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	3,828,710.32	2,647.79
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 628,630.14	+ 434.72
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	100,375.58	93.29
Settimana corrisp. nel 1876.	974.—	124,448.17	127.77
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+102 —	— 24,072.59	— 34.48
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	1,426,818.90	1,326.04
Introiti corrisp. nel 1876 .	952.13	1,218,616.41	1,279.88
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+123 87	+ 208,202.49	+ 46.16

Strade Ferrate Romane

5ª Settimana — *Dal* 29 *gennaio al* 4 *febbraio* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	489,863.92	15,517.71
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	484,369.64	15,344.08 (a)
Differenza (in più . . .	—	5,494.28	173.63
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 febbraio 1877	1,646	2,435,747.29	15,432.10
Periodo corr. 1876	1,646	2,215,598.68	14,037.38
Aumento	—	220,148.61	1,394,72
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 28 febbraio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	6,750	7,775.97
Bagagli	185	132.28
Merci a grande velocità	901	493.91
Merci a piccola velocità	1,269	6,966.80
Introiti diversi	»	340.46
Totale L.	»	15,709.42

ANNUNZI

GENOVA
Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, ecc., Ferri speciali per qualsiasi Costruzione. Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Bêst-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Rame, di Ottone e di Ferro. — Tubi per Gas ed Acqua di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Pulleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, ecc., ecc.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA
di Brücker & Zinke a Cölln presso Meissen (Sassonia)
PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.
A richiesta, vengono spediti campioni gratis.
Si ricerca rivenditori.

CASALONGA INGEGNERE DI ARTI E MESTIERI
15. *Via des HALLES. Parigi.*
Stabilito dal 1867
UFFICIO DI DISEGNO
STUDJ E PROGETTI.
AUTORE DI ALCUNI TRATTATI PROFESSIONALI
AVVISI, RICERCHE, OTTENIMEMTI DI **BREVETTI, PRIVATIVE**
Informazioni, Installazione d'Officine, Motori. Collaudo di Materiale ordinato
RAPPRESENTANZE ALL' ESPOSIZIONE del 1878
GUIDA COMPLETA DEGL' **INVENTORI** *in FRANCIA* (3 L.)

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI
Italiani ed Esteri
Abbonamenti ed Annunzi per tutti i giornali.
Torino, via Finanze, 13.

LE FERROVIE ECONOMICHE

PER L'INGEGNERE

OTTAVIO MORENO

CONTROLLORE DEL MATERIALE PER LA SOCIETÀ ITALIANA PER LE FERROVIE MERIDIONALI

TORINO, 1872
Tipografia del *Monitore delle Strade Ferrate*

Un volume in 8° di pag. 204, al prezzo di L. 2. 50.

Trovasi in deposito presso l'Ufficio del *Monitore delle Strade Ferrate*, che ne farà la trasmissione ad ogni richiesta verso il pagamento del detto prezzo.
Si vende pure presso i libraj BOCCA, LOESCHER, BEUF, ed altri principali libraj d'Italia.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XIV^a Estrazione dei Buoni in Oro

eseguita in seduta pubblica il 2 aprile 1877. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° luglio 1877 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° luglio 1877 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
89	441	445	5054	25266	25270	10560	52796	52800	66336	66340	87541	87545	107921	107925
108	536	540	5222	26106	26110	10732	53656	53660	67216	67220	87681	87685	109191	109195
285	1421	1425	5317	26581	26585	10776	53876	53880	67221	67225	87926	87930	109231	109235
352	1756	1760	5409	27041	27045	10816	54076	54080	67256	67260	88671	88675	109701	109705
383	1911	1915	5430	27146	27150	10874	54366	54370	67431	67435	89311	89315	109751	109755
527	2631	2635	5614	28066	28070	10926	54626	54630	67906	67910	90336	90340	112341	112345
958	4786	4790	5660	28296	28300	10991	54951	54955	68041	68045	90446	90450	112891	112895
1072	5356	5360	5806	29026	29030	11051	55251	55255	68181	68185	91101	91105	113101	113105
1075	5371	5375	5818	29086	29090	11100	55496	55500	68216	68220	91236	91240	113546	113550
1215	6071	6075	5825	29121	29125	11154	55766	55770	68611	68615	91616	91620	113971	113975
1333	6661	6665	5849	29241	29245	11247	56231	56235	69121	69125	93066	93070	114041	114045
1359	6791	6795	5858	29286	29290	11458	57286	57290	69241	69245	93326	93330	114106	114110
1395	6971	6975	6028	30136	30140	11537	57681	57685	70291	70295	93801	93805	114471	114475
1569	7841	7845	6341	31701	31705	11546	57726	57730	70831	70835	94131	94135	114506	114510
1776	8876	8880	6454	32266	32270	11594	57966	57970	71711	71715	94416	94420	115341	115345
2003	10011	10015	6524	32616	32620	11740	58696	58700	72181	72185	94481	94485	115796	115800
2006	10026	10030	6576	32876	32880	11892	59456	59460	72366	72370	94576	94580	115931	115935
2175	10871	10875	6593	32961	32965	11965	59821	59825	73616	73620	94956	94960	116356	116360
2191	10951	10955	6717	33581	33585	12224	61116	61120	74701	74705	96366	96370	117456	117460
2199	10991	10995	6895	34471	34475	12283	61411	61415	75086	75090	96896	96900	118711	118715
2351	11751	11755	6949	34741	34745	12713	63561	63565	75351	75355	97786	97790	119551	119555
2435	12171	12175	7071	35351	35355	12998	64986	64990	75436	75440	97791	97795	119816	119820
2651	13251	13255	7293	36461	36465				75706	75710	97976	97980	119871	119875
2767	13831	13835	7450	37246	37250				75896	75900	99261	99265	119991	119995
2932	14656	14660	7786	38926	38930				78591	78595	99671	99675	121076	121080
2996	14976	14980	7975	39871	39875				79026	79030	99766	99770	121341	121345
3051	15251	15255	8082	40406	40410				79121	79125	99936	99940	121886	121890
3112	15556	15560	8212	41056	41060				79341	79345	100461	100465	122171	122175
3115	15571	15575	8998	44986	44990				79571	79575	100826	100830	122676	122680
3621	18101	18105	9231	46151	46155				79841	79845	101021	101025	122841	122845
3710	18546	18550	9255	46271	46275				79861	79865	101391	101395	124126	124130
3977	19881	19885	9290	46446	46450				80061	80065	101786	101790	124681	124685
4290	21446	21450	9398	46986	46990				80151	80155	101826	101830	125631	125635
4291	21451	21455	9842	49206	49210				80221	80225	102226	102230	125681	125685
4460	22296	22300	9849	49241	49245				80876	80880	103241	103245	126346	126350
4536	22676	22680	9905	49521	49525				81621	81625	103831	103835	129116	129120
4633	23161	23165	10065	50321	50325				82221	82225	104651	104655	130006	130010
4687	23431	23435	10127	50631	50635				82441	82445	105676	105680	130046	130050
4763	23811	23815	10309	51541	51545				82691	82695	106211	106215	130061	130065
4858	24286	24290	10328	51636	51640				85611	85615	106621	106625	130196	130200
4948	24736	24740	10349	51741	51745				86361	86365	106801	106805	130701	130705
4962	24806	24810	10353	51761	51765				87266	87270	106936	106940	130791	130795
4996	24826	24830	10421	52101	52105				87321	87325	106981	106985		

Firenze, li 2 aprile 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 18 Aprile 1877 N.° 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Gennaio e Febbraio 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto, quasi contemporaneamente i prospetti mensili dei prodotti riferibili ai mesi di gennaio e febbraio 1877, confrontati con quelli del gennaio e febbraio 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Dal prospetto pel mese di gennaio 1877 risulta che il prodotto lordo generale (dedotta la navigazione dei laghi) ascese a L. 11,244,219, mentre nel gennaio 1876 non fu che di L. 10,063,342; per cui fra i due anni si ha un aumento di L. 1,180,877, mentre nel dicembre 1876 si aveva un aumento di sole L. 835,843, con un prodotto generale di L. 12,596,335.

Però si deve notare che nel gennaio 1876 si aveva in esercizio una lunghezza totale di chil. 7683, mentre nel gennaio 1877 ascendeva essa a chil. 7942, com'era già nel dicembre del 1876.

L'indicato prodotto generale del gennaio 1877 è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,701,262
Bagagli	»	161,456
Merci a grande velocità	»	1,129,066
Id. a piccola velocità	»	6,216,344
Prodotti diversi	»	36,091
Totale	L.	11,244,219

Ripartendo tale prodotto fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Gennaio	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato .	L.	6,251,468	536,375	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr.	»	955,528	39,933	»
» Romane . .	»	1,948,315	73,783	»
» Meridionali .	»	1,956,151	503,145	»
» Sarde . . .	»	74,030	»	1,054
Ferrovia Torino-Lanzo	»	29,952	6,825	»
» Torino-Rivoli	»	9,147	2,242	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . .	»	19,628	19,628	»
Totale	L.	11,244,219	1,181,931	1,054

Il notevole aumento riguarda particolarmente le Ferrovie dello Stato, che nel dicembre 1876 presentavano un aumento di sole L. 245,574 in confronto del 1875; le Meridionali, che nel dicembre presentavano pure un aumento di L. 625,761 in confronto del 1875; le Romane, che nel dicembre presentavano invece una diminuzione di L. 85,189 in confronto del 1875; e la Società Sud-Austriaca, che nel dicembre figurava con un aumento di sole L. 22,904 in confronto del 1875. Anche le altre linee presentano un piccolo aumento sul mese di dicembre; fuorchè le Sarde, la cui diminuzione era nel dicembre di L. 657.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio pel mese di gennaio 1877 con quello del gennaio 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Gennaio	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . .	L.	1,752	52	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . .	»	1,021	32	»
» Romane . . .	»	1,182	44	»
» Meridionali . .	»	1,349	347	»
» Sarde	»	372	»	5
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	936	»	165
» Torino-Rivoli . .	»	762	187	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	654	»	»
Media totale	L.	1,428	107	»

(*) Vedi *Monitore* N. 11 a. c.

mentre nel dicembre 1876 si aveva una media di L. 1602, con l'aumento di L. 58.

In quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto del gennaio 1877 ascese a L. 57,129, cioè con l'aumento di lire 6,008 in confronto del gennaio. 1876, mentre nel dicembre 1876 si aveva un aumento di sole L. 4,534 in confronto del 1875, col prodotto totale di L. 68,150.

— Dal prospetto poi pel mese di febbraio 1877 risulta che il prodotto lordo generale ascese a L. 10,659,201 (dedotta sempre la navigazione dei laghi), mentre nel febbraio 1876 non fu che di L. 10,420,285; per cui fra i due anni si ha pel febbraio un aumento di sole L. 238,916, mentre pel gennaio l'aumento ascendeva, come dicemmo sopra, a L. 1,180,877, col prodotto totale di L. 11,244,219.

Devesi pure notare che, mentre nel febbraio 1876 si aveva in esercizio una lunghezza totale di chil. 7706, nel febbraio 1877 ascendeva essa a chil. 7960, essendosi nel mese stesso aggiunti chil. 18 ai 7942 ch'erano nel suddetto mese di gennaio, in seguito all'apertura del tronco Badia-Legnago, sulle linee dell'Alta Italia.

L'indicato prodotto generale del febbraio 1877 è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,567,511
Bagagli	»	178,956
Merci a grande velocità	»	1,021,185
Id. a piccola velocità	»	4,860,969
Prodotti diversi	»	30,580
Totale	L.	10,659,201
A cui aggiungendo il prodotto del mese di gennaio in	»	11,422,336
Si ha il prodotto generale a tutto febbraio 1877 in	L.	22,081,537

che presenta un aumento di L. 1,597,910 in confronto del primo bimestre del 1876.

Ripartendo il prodotto generale del mese di febbraio 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Febbraio	Aum.	Dim.
Ferrovie dello Stato	L.	6,054,896	102,456	»
» esercitate della Soc. Sud-Austr.	»	975,732	»	20,170
» Romane	»	1,900,206	11,325	»
» Meridionali	»	1,607,853	130,255	»
» Sarde	»	68,597	»	4,126
Ferrovia Torino-Lanzo	»	27,621	3,464	»
» Torino-Rivoli	»	8,586	2	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	15,710	15,710	»
Totale	L.	10,659,201	263,212	24,296

L'aumento, che nel mese precedente ascendeva a lire 1,181,931, riflette anzitutto le Meridionali, le quali però nel gennaio ci presentavano il notevole aumento di lire 503,145; e le Ferrovie dello Stato, le quali pure presentavano nel gennaio il considerevole aumento di lire 536,375. Anche le Romane offrivano un aumento ben superiore in L. 73,783. Quelle poi esercitate dalla Società Sud-Austriaca presentavano nel suddetto mese l'aumento di L. 39,933, mentre qui figurano invece con una notevole diminuzione. Per le altre linee secondarie, com'è facile scorgere, gli aumenti sono pure diminuiti in confronto del gennaio; mentre per le Sarde la diminuzione è aumentata.

Ripartendo poi il prodotto generale a tutto febbraio 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 28 febbraio	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	12,321,413	653,880	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr.	»	1,931,747	20,250	»
» Romane	»	4,011,102	247,689	»
» Meridionali	»	3,564,004	633,400	»
» Sarde	»	142,627	»	5,180
Ferrovia Torino-Lanzo	»	57,573	10,289	»
» Torino-Rivoli	»	17,733	2,244	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	35,338	35,338	»
Totale	L.	22,081,537	1,603,090	5,180

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio pel mese di febbraio 1877 con quello del febbraio 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Febbraio	Aum.	Dim.
Ferrovie dello Stato	L.	1,688	»	70
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca	»	1,043	»	53
» Romane	»	1,153	7	»
» Meridionali	»	1,108	89	»
» Sarde	»	344	»	21
Ferrovia Torino-Lanzo	»	863	»	287
» Torino-Rivoli	»	715	»	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	523	»	»
Media totale	L.	1,350	»	14

mentre la media totale del gennaio era di L. 1,428, con un aumento di L. 107.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto febbraio 1877, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 28 febbraio	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	3,445	»	15
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca	»	2,066	»	»
» Romane	»	2,435	150	»
» Meridionali	»	2,457	436	»
» Sarde	»	716	»	26
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,799	»	452
» Torino-Rivoli	»	1,477	187	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	1,177	»	»
Media totale	L.	2,801	115	»

In quanto poi alla navigazione dei laghi, il prodotto del mese di febbraio 1877 ascese a L. 60,582, cioè con un aumento di L. 2,252 in confronto del febbraio 1876, mentre nel gennaio si aveva un aumento di L. 6,008 col prodotto di L. 57,129; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto febbraio sommava a L. 114,378, cioè con un aumento di L. 4,927 in confronto dell'eguale periodo del 1876.

LA FERROVIA FUNICOLARE
LAUSANNE-OUCHY

(Continuazione e fine — V. N. 15) (*)

Fune di trazione. — La fune rimorchiatrice, fabbricata a Liverpool, ha il diametro di 3 cent., ed è formata da un maschio di canapa, intorno a cui si attorcigliano 114 fili d'acciaio del diametro di 2 millim., divisi in 6 cordoni di 19 fili ciascuno; la sua sezione è di 358 millim. q., e la sua resistenza, accertata in 166 chilog. per millimetro quadrato, dà uno sforzo resistente totale di 60 tonnellate, cioè più che il decuplo dello sforzo ordinario di trazione. Le rotelle di scorrimento, che la guidano sulla linea, hanno il diametro di 0.30, e sono situate sull'asse di ciascun binario, fisse a m. 18 d'intervallo sopra un telaio composto di due traverse ordinarie, eccetto le tre prime coppie, che distano fra loro di m. 6 soltanto.

Materiale mobile. — Il materiale mobile, costruito ad Aarau, è a sistema americano, ed unisce la comodità all'eleganza. Le carrozze per viaggiatori, capaci ognuna di 40 persone, sono di due classi. Vi ha inoltre il cosidetto *vagone d'attacco*, che per metà è carro-bagagli, e per l'altra metà è carrozza-viaggiatori con 20 posti. Come il locomotore nel sistema Agudio, è sempre all'estremità inferiore del convoglio, e ad esso si aggancia la fune di trazione, passando sotto tutti i veicoli, cosicchè ogni scambievole unione fra questi è resa inutile, ed in ogni caso, di quasi impossibile rottura.

Due sistemi di freni vi sono applicati, entrambi manovrabili dalla piattaforma: uno agisce immediatamente sugli assi delle ruote con due coppie di potenti zoccoli articolati, che accerchiano due dischi facenti corpo ciascuno coi due assi medesimi; l'altro consiste in due coppie di scarpe metalliche, che stanno avanti alle ruote nel senso della discesa, e che possono cadere sotto di esse, mercè l'azione d'un piccolo volante. Quest'ultimo richiede però, com'è manifesto, che la velocità sia già molto ridotta, e quindi a mio avviso è infruttuoso o superfluo; tanto più essendo il primo così pronto ed efficace, che, sperimentato con due vagoni lanciati sulla pendenza del 12 0[0 ed aventi già la velocità di m. 6 per secondo, li immobilizzò quasi istantaneamente ad un segno dato.

D'altronde qui, a differenza di quanto si verificò nelle esperienze di Lanslebourg, l'effetto della gravità non ha importanza che nel caso inverosimile di rottura della fune — nel quale la sicurezza è guarentita dal primo dei descritti sistemi di freni, non che dai freni ordinarii, di cui son munite le altre vetture. Se si escluda questo caso, la tensione permanente della fune sarà sempre il migliore dei freni, tutti gli altri potendosi ritenere di mediocre opportunità, quando il capo-convoglio non può corrispondere col macchinista.

L'intero apparecchio motore costò 95,000 franchi; le turbine furono costruite ad Esson presso Parigi, ed il rimanente a Krienz presso Lucerna.

Il massimo carico di ciascun convoglio in ascesa risultò di 44 tonn., con 18 alla discesa, e l'esperienza ha provato potersi fare una corsa ogni 10 minuti. Rimanendo tuttavia in un margine più ampio per tener conto di ogni eventuale manovra, l'esercizio normale possibile in un'ora è fissato a 4 convogli, cioè al trasporto massimo ascensionale di 176 tonnellate. Considerando sempre il sistema come ascensore, e paragonandolo ancora col sistema Agudio (me lo conceda il mio egregio amico), abbiamo che questo elevava a Lanslebourg il carico complessivo di 138 tonn. per ora, peso del locomotore dedotto, all'altezza di m. 350, cioè tre convogli doppii di 35 — 12 = 23 tonn. ciascuno. Onde col sistema Agudio, anche valutando al minimo il maggior percorso virtuale dovuto all'altezza, si avrebbe una potenza di trazione più che doppia. Per contro, il lavoro in esso consumato dai meccanismi e dalle resistenze proprie è maggiore, e quindi minore (0.33) il rendimento assoluto. Ne consegue che la sola esperienza dell'esercizio potrà determinare più corretti criterii di preferibilità.

Paragonando il sistema funicolare Lausanne-Ouchy ai principali altri congeneri attualmente esercitati, cioè a quelli della Croce Rossa a Lione, di Leopoldsberg presso Vienna, di Buda in Ungheria, di Pittsburg in America, di Sautos nel Brasile, stanno a favore di questa prima applicazione svizzera:

1. L'impiego di una forza motrice naturale;
2. Le ingegnose innovazioni del meccanismo, e specialmente le puleggie a traslazione laterale conducenti la fune;
3. La multipla variazione delle pendenze;
4. La disposizione speciale dei due binarii, quasi sempre sovrapposti l'uno all'altro, anzichè normalmente separati; cioè una importante economia di costo e di manutenzione.

Potrebbero invece contrapporsi a carico:

1. L'immediato contatto della Stazione culminante colla pendenza del 12 0[0;
2. Il conseguente fermarsi e stazionare dei veicoli sulla pendenza stessa, ciò che non può a meno di affaticare e logorare il materiale;
3. La possibile eventualità di dover equilibrare i pesi dei convogli con veicoli vuoti.

Corpo stradale. — La linea, comunque breve, presentò difficoltà di costruzione non comuni. Nel suo percorso di m. 1496, essa conta 2 gallerie della complessiva lunghezza di m. 357.80, 6 cavalcavia di m. 3 a 15 di larghezza, 5 dei quali a travata metallica e 1 in muratura, 2 sottopassaggi metallici di m. 4, ed 1 tombino a vôlta.

La prima delle gallerie (m. 247), sottopassante il colle di Montbenon in terreni instabilissimi, sabbiosi e saturi d'acqua, e tutta in pendenza del 12 0[0, necessitò una serie di 99 anelli orizzontali completi, succedentisi a riseghe verticali, ed aventi una sezione a calotta semicircolare di m. 6 d'altezza sulle rotaie, per m. 9 di larghezza. Queste eccezionali dimensioni sono dovute ai tre binarii che vi si riuniscono, due su tre guide per il sistema funicolare, ed uno per il pneumatico, che cessa allo sbocco della galleria stessa, cioè alla Stazione delle Ferrovie Occidentali. La seconda galleria fu costruita sotto, e frammezzo alle fondazioni ed alla piattaforma della Stazione stessa.

La sezione normale della strada ha tre tipi di larghezza fra i cigli della piattaforma: m. 3.20 nella parte in cui i due binarii sono quasi aderenti uno all'altro; m. 4.50 dove essi si riuniscono in tre rotaie; m. 7.20 nel tratto di m. 52.50, in cui corrono paralleli e distinti per l'incrociamento dei convogli. Le banchine sono nitidamente sostenute da muretti paraghiaia sulla quasi intera lunghezza.

Superstruttura. — Le Stazioni sono quali dovrebbero sempre farsi in qualsiasi linea di nuova costruzione, sia primaria, sia locale; e non si direbbe, vedendole, che siamo quì nello stesso paese, in cui la Compagnia del Gottardo, dilapidando il danaro internazionale, fece di ogni Stazione un sontuoso e dissennato monumento, lasciando poi all'Italia e alla Germania la *carte à payer*. Consistono in due semplicissime tettoie in legno, contenenti ciascuna un casotto di pochi metri quadrati per le più strette necessità del servizio, ed in una rimessa-vetture, pure in legno; e questo è, proporzioni fatte, quanto basta per qualunque incipiente ferrovia. Una delle Stazioni, la superiore, sarà sostituita col tempo da un fabbricato definitivo, le cui fondazioni contengono il meccanismo motore; ma nulla vi sarà di superfluo, ed intanto il traffico corre.

Armamento. — Le guide sono del tipo Vignole, a 20 chilog. per metro corrente, con 88 millim. di altezza e 82 alla suola; fissate su traverse di quercia, all'intervallo costante di 0.80, esse hanno lo scartamento normale di m. 1.50.

Nessuno scambio, nè passaggio a livello sulla linea, e quindi nessun cantoniere. Nel primo tratto inferiore, di m. 700, i due binarii si sovrappongono in modo che l'uno

(*) Nella 1.a parte pubblicata nel detto numero incorsero i seguenti errori di stampa, che importa di rettificare:

a pag. 237, 1.a col., 2.o capoverso, in luogo di *inclinatore*, deve leggersi *indicatore*.

a pag. 237, 2.a col., ult. capov., in luogo di *corso*, deve leggersi *caso*.

Inoltre a pag. 236, 1.a col., 4.o capov., dopo la parola *Europa*, deve aggiungersi *dall'altra*. (La Red.)

forma quasi di controguida all'altro, essendo 0.20 l'interasse fra le rotaie opposte. Essi si separano quindi distintamente per l'indicata tratta di circa m. 100, assumendo fra gli assi delle due guide interne l'intervallo di m. 1.90, necessario all'incrociamento; si ricongiungono poi, per la successiva tratta di m. 496, in tre guide equidistanti fra loro di m. 1.50, e la cui centrale risulta dall'unione delle due interne predette. Così un binario serve costantemente all'ascesa, l'altro alla discesa. Nella Stazione al Lago una traversata a carretto automobile li rilega entrambi, e serve il loro prolungamento alle calate.

In generale poi, la costruzione della strada è in ogni parte accuratissima, e rade volte, per non dir mai, mi occorse di vedere aprirsi al pubblico una linea così assolutamente finita. Nel che la Compagnia fu certamente assai accorta e previdente, perchè in percorsi così speciali val meglio un sovrappiù di spese d'impianto, che carichi di manutenzione.

L'esito felice dell'opera fu dovuto agli sforzi valenti degli ingegneri Lockmann e Cuenod, l'uno direttore, l'altro ingegnere in capo della Compagnia, non meno che al presidente del Consiglio d'amministrazione, Mercier, i quali seppero superare i numerosi ostacoli con infaticabile perseveranza. Coteste iniziative pervicaci, sostenute vigorosamente *usque ad finem*, formano uno dei caratteri saglienti della popolazione vodese, per la quale nulla soffre indugio di quanto può giovare al suo avvenire. In breve spazio di tempo sorsero quì, di vita propria, due imprese ferroviarie: questa di Lausanne-Ouchy, ed in un campo più vasto, quella del Sempione, a cui l'Italia, tanto interessata, deve ormai seriamente tener dietro. Una è giunta a termine; l'altra, di assai più grande lena, vi giungerà pure, non vi ha dubbio. (*)

L'atto di concessione del Consiglio di Stato fissò preventivamente le tariffe a corsa intera in 0.25 a 0.50 per i viaggiatori, ed in 0.10 a 0.18 per le merci da 20 fino a 100 chilog., contando 0.20 per ogni 100 chilog. oltre i primi 100, ed 1.20 per ogni tonnellata oltre la prima; assicurò del pari a Losanna l'uso alimentare, industriale od agricolo delle acque derivate dalla Compagnia, al minimo prezzo di *cinque centesimi* per metro cubo. Così i 13,000 m. c., che la canalizzazione del lago di Bret può fornire in 24 ore (3500 dei quali basteranno ampiamente al massimo traffico giornaliero dei due sistemi funicolare e pneumatico riuniti), rimangono per quasi tre quarti a beneficio semigratuito del pubblico consumo, e la vitale questione della forza a domicilio sta già ricevendo un fecondissimo principio di soluzione.

Chiuderò pertanto questi cenni col far voti che da noi pure si venga una volta, in materia industriale, al vero spirito di associazione ed allo spontaneo patrocinio delle idee concrete, senz'aspettare l'eterno aiuto governativo. Anche noi — e forse più di chicchessia — abbiamo centri isolati dalle comunicazioni, o comunicazioni senza portata pratica per i centri, regioni a cui far approdare le acque per aprirle alle vie navigabili, od acque da condurre al piano per alimentare il suolo o le industrie; anche noi necessitiamo di ferrovie locali, che diramino la vita dalle provincie ai Comuni, rilegando tutte le arterie del paese; anche noi necessitiamo infine di forze motrici e di traffici. Ora, se nello stato attuale delle cognizioni ferroviarie è posto in sodo che la locomotiva soltanto ed il costosissimo sistema normale possono utilmente servire alle grandi reti, per contro i sistemi speciali sono, e devono essere il punto di appoggio delle linee d'interesse locale. Che ogni centro abitato, a cui preme di usufruire od attivare le sue risorse interne, allacciandosi a punti suscettibili di speciale movimento, scelga il suo, e promuova nel proprio seno il concorso del capitale per attuarlo. L'esempio non manca; già Torino, codesta illustre culla del risorgimento italiano, sta facendo sua la prima applicazione effettiva del locomotore Agudio, così onorando giustamente l'ingegno cittadino.

Se sorgeranno imitatori ovunque sia possibile sviluppare una nuova affluenza, un nuovo commercio, una nuova industria; se, in altri termini, ci faremo noi stessi promotori e sovventori delle ferrovie di ogni ordine e specie, finchè ne abbia *il suo chilometro* ogni abitante (*), avremo sanato tante piaghe che ora ci piace lamentare, e scritto nella nostra storia moderna una nuova pagina — la più pratica di tutte — quella della ricchezza e della forza.

Lausanne, marzo 1877.

Ing. LEONARDO CARPI.

(*) Mentre riconosciamo noi pure coll'egregio A. che l'Italia è interessata all'impresa del Sempione, non possiamo però non interessarci anche al progetto pel passaggio del Monte Bianco, compilato dal compianto ing. Stamm, e da noi a suo tempo esposto diffusamente: progetto di cui dimostrò pure i vantaggi il Comitato per la ferrovia Ivrea-Aosta, nella recente sua Memoria accennata nel precedente nostro numero. (LA RED.)

(*) Evidentemente l'egregio A. voleva qui dire *il suo metro* per ogni abitante; e noi cogliamo volentieri questa occasione per correggere l'errore consimile sfuggito all'egregio nostro corrispondente di Londra, ing. G. M., nell'ultima sua lettera inserita nel nostro numero del 21 marzo p. p.; errore, del resto, trpppo evidente, perchè non balzasse agli occhi d'ogni attento lettore, specialmente dopo quanto lo stesso corrispondente aveva già dimostrato ne' suoi articoli sulla *nuova politica ferroviaria*, pubblicati nel *Monitore* dei 14, 21 e 28 febbraio scorso.

(LA REDAZIONE).

UNA ESCURSIONE FERROVIARIA
negli Stati Uniti d'America

Dall'egregio sig. cav. Pietro Dogliotti, ingegnere della Trazione presso le Ferrovie dell'Alta Italia in Torino, ci vengono gentilmente comunicati alcuni cenni sul confronto da lui fatto tra il nostro servizio ferroviario e quello degli Stati Uniti, durante la sua visita alla Esposizione universale di Filadelfia. Noi siamo certi che i nostri lettori accoglieranno con piacere le osservazioni di persona assai competente sopra un argomento, di cui troppo vagamente si discorre in Italia, e che pur merita di essere da noi conosciuto e svolto da ogni lato e nei più minuti particolari.

Itinerario. — Come tutti gli Europei che, non per iscopo d'affari, ma per semplice diporto, attraversarono l'Atlantico in occasione della Esposizione di Filadelfia, feci io pure una corsa nell'interno degli Stati Uniti d'America, per gettare uno sguardo fuggitivo su quella parte almeno di essi, della quale interessa maggiormente il formarsi un'idea rispetto alla configurazione del suolo, ai differenti prodotti, alle usanze ed all'operosità febbrile, che in tante diverse industrie colà si rivela, e ch'è divenuta ormai proverbiale anche nella vecchia Europa.

Ma non tutti i 38 Stati, che compongono quella vasta Repubblica, offrono la stessa attrattiva; ed a bene impiegare tempo e denaro, la estensione che, a mio avviso, il viaggiatore europeo può con maggior diletto percorrere, è l'ampia zona limitata al nord dalla serie dei grandi laghi Michigan, Erié, Ontario, e dal fiume S. Lorenzo sino a Quebec; — all'est dall'Atlantico, o meglio da una linea quasi parallela, che passerebbe per Washington e Boston; — al sud da una linea che, partendo da Washington sul fiume Potomac, raggiunge S. Louis sul Mississipì; — ed all'ovest dal Mississipì stesso.

In questo circuito, che anch'io, per consiglio di amici pratici dei luoghi perchè da tempo colà residenti, ho seguìto con alcune aggiunte, sono racchiuse le più importanti e popolose città degli Stati Uniti, cioè: New-York, chiamata la Parigi americana; — Boston, la città delle scienze e degli studii, il centro intellettuale degli Stati Uniti, a cui sarebbe applicabile il *Boston docet*; — Albany, capitale dello Stato di New-York; — Saratoga, antica foresta ed ora paese che deve la sua fama alla sorgente d'acqua minerale identica

a quella di S. Vincent nella vallata d'Aosta), resa celebre dallo spirito intraprendente del defunto Stewart, il cinquecento cinquanta volte milionario, che la ridusse il convegno estivo dei più grandi ricchi del Nuovo Mondo. Quivi solo può acquistarsi una giusta idea del lusso che sfoggiano i Cresi di America, o meglio le loro signore, della grandezza degli alberghi americani con più di duemila camere per cadauno, senza i saloni da pranzo, ricevimento, lettura, ecc.; — Montreal, capitale del Canadà; — Quebec, unica città in America sullo stile europeo; — le famose cateratte del S. Lorenzo, che il viaggiatore discende fra Prescott e Montreal, su magnifico ed ampio battello trascinato dalla sola corrente a 32 chilometri all'ora, e guidato dal pilota indiano, il solo, a quanto dicesi, capace di farlo scivolare impunemente fra gli scogli che sbarrano la via; — Toronto, bella città sul lago Ontario; — Buffalo, sul lago Erié, detta la Venezia americana pei suoi interni canali, percorsi da numerosi battelli carichi di grano provenienti da Chicago; — Niagara. colla celebre sua *cascata*, che rappresenta una forza di 16,800,000 cavalli-vapore, o quasi 266,000,000 di tonnellate di carbone, la quantità all'incirca che si estrae annualmente dal complesso di tutte le miniere carbonifere del mondo; — Chicago, che dopo New-York è la più elegante di tutta l'America, ora quasi interamente nuova, riedificata dopo l'incendio del 1871, con vie larghissime, di cui alcune raggiungono 40 metri: emporio mondiale di grani, ivi depositati in immense quantità entro vasti magazzini, dove vengono da elevatori caricati sui battelli, che percorrono prima i grandi laghi, e poi, per appositi canali e pel fiume Hudson, proseguono senza interruzione fino a New-York, portandovi le merci a piccola velocità, ma con minima spesa; — S. Louis, a cavaliere del Mississipì (dopochè a poca distanza, ad Alton, vi si è già scaricato il Missourì), città che sente l'origine francese, e possiede molti quartieri interamente tedeschi; — Cincinnati, sul fiume Ohio, importantissima per manifatture d'ogni specie; — Pittsburg, detta la Manchester d'America, situata presso le sorgenti dell'Ohio, in vicinanza di miniere inesauribili di ferro e carbone. Veduta di sera, colle migliaia di forni accesi nelle 500 e più fabbriche di vetro, di ferro, acciaio e rame che la circondano, mi destò meraviglia grande nel giungervi col treno, credendo avvicinarmi ad una immensa cerchia di fuoco. Per la sua vicinanza alle regioni del petrolio, divenne il deposito centrale di quel commercio. Da Pittsburg si spedisce almeno il 60 0[0] della esportazione totale di quel liquido dagli Stati Uniti; — Washington, sede del Governo, città interessantissima ed indispensabile a vedersi; — Baltimora, città importante, che domina una magnifica baia, e possiede il più bello e vasto parco di quegli Stati; — e finalmente Filadelfia, posta fra i due fiumi Schuylkill e Delaware, per area la più vasta città dell'America, sebbene seconda per popolazione a New-York. Quella seria e tranquilla città nulla avrebbe di speciale, in tempi ordinarii, per allettare il forestiero a lunga dimora; ma ragioni storiche la fecero scegliere l'anno scorso a ritrovo delle rappresentanze del progresso mondiale.

A due punti del giro che ho rapidamente tratteggiato, si possono, da chi ha tempo, aggiungere le seguenti diramazioni: Chicago - S. Francisco - S. Louis - New-Orléans, raggiungendo così l'estremo ovest e l'estremo sud degli Stati Uniti. La prima di queste corse, secondo me e secondo altri pure, non vale la lunghezza del percorso, a meno di poter poscia rimanere un mese in California; ma quell'incantevole e vastissimo paese, che può dirsi l'Italia degli Stati Uniti, ha il difetto di possedere attualmente ben poche ferrovie, e viaggiando in diligenza, richiede troppo tempo. La ferrovia del Pacifico poi, partendo da Omaha sulla sponda destra del Missourì, corre attraverso immense praterie a perdita di vista, spoglie affatto d'alberi, che non possono attecchirvi perchè distrutti sul nascere dai venti del sud; ed ivi perciò il viaggio lunghissimo riesce monotono e noioso. Un po' più attraente diviene al salire delle Montagne Rocciose, che non meriterebbero un nome di tanto effetto. Abbastanza pittoresca è la discesa fra gole sinuose e profonde da Wasatch ad Ogden presso il lago Salato; e piacevole il resto del viaggio attraverso la Sierra Nevada e lungo la valle del Sacramento.

Ma assai più dilettevole trovai la gita da S. Louis a New-Orléans, scendendo il Mississipì in battello e ritornando poscia in ferrovia. Nella discesa su questo Re dei fiumi, navigabile per un tratto di oltre 8 gradi di latitudine si svolge dinnanzi agli occhi del viaggiatore il più interessante panorama, che possa presentare la natura. Pel fatto, quasi eccezionale, che scorre da nord a sud in tutta la sua lunghezza, attraversa terreni i cui prodotti vanno variando col variare del clima. Nelle foreste, che fiancheggiano il fiume, si mutano poco a poco le piante; ed a misura che uno si avanza verso l'Equatore, vede piantagioni di cotone, fattorie, magazzeni sulle rive donde si trasportano le balle sul piroscafo destinato alla Nuova Orléans, l'emporio mondiale del cotone; più avanti coltivazione dello zucchero, canneti tutto lungo le sponde, e così fino al termine del viaggio.

Su quei magnifici battelli, di speciale costruzione e muniti d'ogni conforto, sembrano brevissimi i sei giorni di viaggio, rallegrati dalle armonie di suonatori nomadi, per lo più italiani, fra lo animato conversare in simpatica compagnia con quel popolo meridionale, il cui carattere si adatta benissimo al nostro e tanto si allontana dal severo e compassato contegno degli Americani del Nord.

Nel ritorno in ferrovia da New-Orléans a Mobile, si attraversano varie insenature del golfo del Messico, tra cui quella detta di S. Luigi per una lunghezza di 10 chilometri, dove l'acqua è profonda oltre 20 metri. Pel sostegno del binario si piantarono due file parallele di altissimi pali, riuniti a due a due in senso trasversale, e poi nuovamente da altre traverse longitudinali, su cui posano le rotaie. Il sistema non potrebbe essere più semplice, e con un'attenta e continua manutenzione di questo contesto di legname, il servizio sarebbe forse assicurato. Parvemi però che molti di quei pali e traverse abbisognassero di ricambio, e che se questo non verrà fatto presto, precipiterà il treno un dì o l'altro nell'acqua, ed i viaggiatori dovranno strigarsela alla meglio coi numerosi *alligatori*, di cui vidi popolati quei melmosi recessi.

Da Mobile, sul golfo, rimontiamo fin quasi a S. Louis, cioè a Cairo, dove l'Ohio si getta nel Mississipì; e quindi a Louisville e Cincinnati ecc., raggiungendo Filadelfia, che per causa dell'Esposizione richiede una lunga fermata.

Filadelfia — Numerose e dettagliate pubblicazioni comparvero su questo argomento, di cui non potrebbe convenientemente trattare un solo individuo, tanto meno se l'abbia visitata appena per una quindicina di giorni. Mi limiterò dunque a dire che pochissime locomotive vi erano esposte, tutte di tipo americano, per nulla avendo contribuito l'Europa all'invio di materiale ferroviario. Ed a tale riguardo credo poter affermare che, eccezione fatta di qualche macchina utensile rimarchevole per dimensioni ed istudiati dettagli, non vidi grandi novità o migliorìe, che l'Inghilterra già non possegga.

Nella breve dimora fatta a Filadelfia, ho potuto avere qualche ragguaglio sulle ferrovie più importanti e sul servizio in genere, modificando o confermando così le impressioni ricevute durante il viaggio; e ne sono specialmente debitore alla cortesia del presidente d'una delle principali Società ferroviarie, che pose a disposizione mia e de' miei amici uno degli agenti superiori di quell'Amministrazione, il quale mi accompagnò, anche in treni speciali, sulle varie linee, facendomi notare le cose più degne, fornendomi tutte le chieste spiegazioni, e facendo con vera splendidezza gli onori di casa.

Egli mi disse come si dubitava assai da principio che la città di Filadelfia potesse essere in grado di alloggiare e mantenere i 2 o 300 mila forestieri, che, a calcolo fatto, avrebbero giornalmente visitato quella città durante i 6 mesi dell'Esposizione. Ma ciò si potè invece fare senza incomodo della popolazione stabile, e senza incarimento delle abitazioni e delle derrate.

Per la serietà degli abitanti e per la loro abitudine al lavoro, quella città è sede opportuna di varie Compagnie ferroviarie e di numerosi stabilimenti industriali; sicchè si calcola a 2750 milioni il valore dell'annua produzione d'oggetti d'ogni specie manifatturati od esportati da Filadelfia

e circondario, compresa l'enorme quantità di carbone che si spedisce in tutto l'est degli Stati Uniti ed anche in Europa. Il tutto si ottiene col minimo costo, e si vende con sì mite beneficio, che non v'ha esempio in tutte le altre città dell'America. Anche i prezzi di carico e scarico dei battelli ed i noli sono la metà di quelli di New-York; e ciò spiega il perchè da qualche tempo Filadelfia faccia vittoriosa concorrenza a questa ultima città, un tempo regina assoluta nel transito delle merci provenienti dall'estremo ovest e destinate all'est d'America od anche all'Europa. Per l'addietro tutto faceva capo a New-York; ma ora v'è una emula fortunata, che, se non le contende il primato, vuole almeno la sua parte dei beneficii.

Filadelfia divenne un centro di ferrovie, che in tutte le direzioni, a guisa di raggi, la collegano colle più lontane città degli Stati Uniti, attraversando le zone più produttive per fertilità di suolo o ricchezza minerale. Il complessivo movimento di merci in Filadelfia, fra tutte le ferrovie che vi accedono, fu nel 1875 di 35 milioni di tonnellate. Nella detta città hanno sede: la Pensilvania R. R.; la Philadelphia and Reading R. R.; la Philadelphia-Washington and Baltimore R. R.; la New-York and Philadelphia New Line; la North Pensilvania R. R.

La prima di queste Società, la Pensilvania, è la più potente e meglio organizzata negli Stati Uniti, e si può dire senza tema la più importante del mondo.

Ha soli 2645 chilometri di linee *proprie*, che rappresentano un capitale di 794 milioni; ma è poi interessata nell'esercizio di altre ferrovie per un complesso di 10,000 chilometri, ed in altre gestioni che alle prime si rannodano, come 700 e più chilometri di canali, miniere di carbone per un valsente di 120 milioni, ecc.; sicchè il capitale totale della Compagnia, comprese le sue 1076 locomotive e 24,000 veicoli, raggiunge due miliardi.

Nell'anno 1875 (lascio il 1876, perchè anormale in causa dell'Esposizione) le sole merci trasportate su 554 chilom. da Filadelfia a Pittsburg, punto estremo della linea principale di sua effettiva proprietà, ammontarono a 9,787,176, tonn., ed a 18,759,152 quelle trasportate sulla intera rete di 2645 chilom. Paragonando quel movimento con quello del 1875 sulla rete dell'Alta Italia, troviamo che sulle linee riunite per 3300 chilometri avemmo appena 4,687,020 tonnellate trasportate, ossia 1420 tonnellate per chilometro, e 1,809,426 tonnellate sulla linea Genova-Torino di 166 chilometri.

Gl'introiti per le linee della Pensilvania nel 1875 furono di 173,320,520 franchi, dei quali 128,032,225 per trasporto di merci, e 44,288,295 per trasporto di viaggiatori. L'introito, il costo medio, il beneficio per ogni tonnellata di merci e per ogni passeggiero risulta come segue, giusta i dati fornitimi, come i precedenti, dal General Manager della suddetta Compagnia:

	TRASPORTO ALLA DISTANZA DI UN CHILOMETRO	
	di una tonnellata di merci	di un passeggiero
Introito . . . . fr.	0,0420	0,083
Costo medio . . . . »	0,0254	0,072
Beneficio su . . . . »	0,0176	0,011

L'interesse pagato agli azionisti fu sempre del 7 p. 0[0 all'incirca.

Questa vastissima Amministrazione, presieduta dal colonnello Scott, uomo di attività, slancio ed avvedutezza non comune, è condotta con tale parsimonia da non credersi. Questa si rivela in tutti i dettagli del semplice suo organismo; ed una piccola idea potei tosto formarmene, percorrendo tutti gli Ufficii centrali del grande edificio appositamente costrutto in Filadelfia nella 4ª strada, e gli Ufficii staccati nelle varie sedi dei 4 grandi scompartimenti in cui la rete è divisa.

Anzitutto il presidente sta nella stessa stanza col suo segretario; da ciò si tragga la conseguenza per gl'impiegati inferiori — tanti per ogni camera, quanti ve ne possono capire. — Somma semplicità, gentilezza in tutti, prontezza nello appagare qualsiasi richiesta: biglietti, disegni, documenti, che subito vi vengono consegnati se pronti, o col tempo necessario se da preparare appositamente; ma non un impiegato più del bisogno, non una parola superflua, non complimenti, una silenziosa stretta di mano, e per commiato un semplice *good-bye*.

Accosto al palazzo della Pensilvania, nella stessa 4ª via di Filadelfia, sta quello della Compagnia Philadelphia and Reading, che per importanza viene subito dopo la Pensilvania. Ha 2490 chilometri, 410 locomotive, 31,100 carri, la maggior parte per trasporto di carbone, una flottiglia di 14 battelli a vapore, che nel 1875 trasportarono 1,000,000 di tonn. di questa merce. Ebbe un movimento di 8 milioni di tonnellate nel 1875 e un introito di 72,260,605 franchi: le spese ammontarono a 39,701,170 franchi, e l'interesse pagato agli azionisti non fu mai minore del 6 p. 0[0. Fu la prima ad introdurre i biglietti circolari colla riduzione del 33 p. 0[0 nel servizio dei viaggiatori, sebbene questo sulle dette linee sia di poca importanza in confronto al trasporto delle merci, essendo precipuo affare di quella Compagnia ed origine della sua istituzione il trasporto di carbone ed antracite dal Monte Carbon a Porto Richmond ed a Filadelfia. La linea principale segue la vallata dello Schuylkill (fiume che si getta nel Delaware a Filadelfia) e si estende con numerose ramificazioni all'est ed all'ovest, formando quasi un completo drenaggio nei bacini carboniferi che attraversa e rende tributarii della linea principale.

In questa furono accuratamente studiate le pendenze, sicchè le locomotive possono trascinare lo stesso peso in salita coi vagoni vuoti, come alla discesa coi carri carichi, osservando che il movimento con questi ultimi si fa sempre nello scendere dal livello superiore dei bacini di carbone verso la foce dello Schuylkill, ossia verso il mare.

Evvi il Monte Largo (*Broad Mount*) che divide in due parti il bacino, alle quali si danno i nomi di Mahanoy e Wiconisco. Quattro ferrovie attraversano il monte, raggiungendone la sommità; dalla parte sud con pendenze forti, ma accessibili alle locomotive; dalla parte opposta con piani inclinati, che hanno la pendenza del 22 per cento, serviti da macchine fisse, che tirano su i carri a mezzo d'un cordone a fili d'acciaio.

Troppo lungo sarebbe lo entrare in tutti i dettagli che potei esaminare circa il servizio di molti altri piani inclinati pel trasporto del carbone dalle varie miniere, che la Philadelphia and Reading possiede in parte, e vi è pel resto interessata. Il servizio di trasporto, organizzato dal presidente sig. Gown (l'abile e cortese presidente, con cui ebbi occasione di discorrere a lungo e parecchie volte, e che prendeva vivo interesse a conoscere l'organamento delle Amministrazioni italiane), può dirsi perfetto, ed è oggetto di ogni sua cura. Tutti i perfezionamenti possibili vennero introdotti per rendere più semplice ed economico lo scarico di qualsiasi merce, che arriva a Filadelfia e dev'essere rispedita su battelli ad altra destinazione. Pei grani vi sono gli *elevatori*, o meccanismi a forma di cavafanghi, composti cioè d'una successione di secchie fissate ad una corda senza-fine, che, movendosi in giro, innalza il grano raccolto dalle secchie inferiori, e lo porta, penetrando pel fianco nel muro di fronte, al piano superiore di un grande edificio posto in riva all'acqua. I vagoni carichi di grano arrivano e vengono scaricati nel piano terreno di questo edificio: le secchie dell'elevatore ivi lo pescano e lo innalzano. Queste fabbriche a varii piani, alte 30 e più metri, lunghe 50, dietro un tenue compenso servono di deposito al grano, finchè non venga spedito. Mediante una semplice disposizione, il grano, nel discendere dal piano su cui trovasi e cadere nel battello, viene ad un tempo automaticamente pesato. Questo sistema di carico e pesatura automatica, generalizzato in tutti i porti degli Stati Uniti, ridusse a meno della metà il costo dell'operazione, rispetto all'epoca in cui effettuavasi col vecchio sistema ancora usato da noi.

Taccio delle altre Compagnie ferroviarie, che dissi avere sede in Filadelfia, essendo di minore importanza.

(*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 17 aprile.

L'assenza dalla Capitale del Presidente del Consiglio, che nella sua qualità di Ministro delle finanze deve necessariamente intervenire, coll'on. Ministro dei lavori pubblici, nella trattazione dei grandi negozii ferroviarii, ha sospeso nella scorsa settimana quelli ancora platonici per la concessione dell'esercizio, e gli altri assai più concreti, ma non definiti, per la costruzione delle nuove linee Sarde. Ieri è tornato l'on. Depretis, e si spera di venirne ad una relativamente a quest'ultime, sebbene l'avvenuta eruzione del vulcano orientale abbia già modificato radicalmente le condizioni finanziarie dei mercati europei, e reso più difficile, se non addirittura problematica, l'eventuale emissione di nuovi titoli ferroviarii.

Intanto i disegni di nuove linee e di nuovi tronchi crescono come funghi.

Un progetto degli ing. Guerra e Viollar fu di fresco approvato in massima dal Consiglio superiore; progetto che non si può dire davvero senza importanza, perchè ha per iscopo di unire Salerno a Sanseverino attraverso la valle dell'Irma, industriosissima valle seminata d'opificii; ed oltre ad abbreviare la percorrenza tra Roma e la Basilicata, eviterebbe le linee di forte pendenza verso Nocera. —

Per poche modificazioni che il Consiglio di Stato abbia suggerito sopra il Capitolato d'appalto pei lavori del porto di Genova, deve pure esserne derivata, di conseguenza, la necessità di rivedere e correggere le voluminose bozze di stampa, che, a guadagnar tempo, stavano già bell'e impaginate. Ma non si tratta di forma soltanto, locchè sarebbe lavoro abbastanza sbrigativo, bensì di sostanza, la quale esige la più seria ponderazione dal lato del Ministero. Di fatti, volendo solo considerare a fondo la proposta modificazione, della quale vi tenni parola nella precedente mia, di ridurre cioè da un milione a 500 mila lire l'importo dei lavori marittimi, che si devono avere eseguiti prima dagli aspiranti all'asta come condizione della loro ammissibilità, riesce ovvio, mi sembra, il comprendere essere modificazione codesta non tanto lieve, e tale anzi da rendere dubbioso il Ministero tra l'accettazione ed il rifiuto. Il dare la massima pubblicità ed estensione al concorso, sì all'interno che all'estero, fu pure il concetto direttivo dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e del Consiglio superiore nella revisione del Capitolato d'appalto, redatto dall'Ufficio dei porti e fari di Genova; ma si ebbe in pari tempo saviamente di mira di limitare l'agone fra quei soli impresarii di cognita abilità, di consumata pratica, di potenti mezzi, che offrissero morale garanzia di ottimi risultati, evitando altresì quelle coalizioni e quei brogli, possibili, e facili si può anche aggiungere, fra i piccoli appaltatori. Si giungerà al medesimo prudente scopo accettando la consigliata riduzione? Quanti appaltatori, anche dozzinali, non eseguiscono opere marittime, e quale di queste, sebbene di poca o nessuna difficoltà, non sarà costata 500 mila lire? Non diverranno così troppi i chiamati a concorrere all'asta e pochi gli eletti?

Un'altra mutazione, che si afferma introdotta dal Consiglio di Stato e che io vi riferisco con ogni riserva (caso mai non fosse interamente esatta la notizia da me avutane), metterebbe, a ragione, ancora più in pensiero l'on. Zanardelli. In luogo d'una espressione, la quale aveva forse poco sapore di crusca, ma significava tecnicamente una cosa, il Consiglio di Stato ne avrebbe proposta un'altra, d'una significazione tecnica molto diversa. Secondo la dicitura del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sarebbe a considerarsi certo ingente materiale come messo in opera entro un certo periodo di tempo; e secondo la dicitura del Consiglio di Stato, basterebbe fosse approntato nei cantieri.

Giudicate voi (*si vera sunt exposita*, mi piace ripetere) dell'enorme differenza che passa tra queste due situazioni, rispetto, sia alla nota condizione risolutiva della Convenzione Galliera, sia al premio al quale avrà eventualmente diritto l'appaltatore.

E conveuite poi con me, in conclusione dell'argomento, essere interamente irragionevoli ed ingiuste le critiche che si continuano a muovere all'on. Zanardelli per non avere ancora pubblicato l'appalto dei lavori del porto di Genova. Ministro e funzionarii studiano e limano indefessamente gli articoli del Capitolato, i torchi gemono, e sarà quindi indugio di pochi giorni (Vedi le nostre *Informazioni particolari*). —

Vi parlai altre volte d'un disegno di derivazione di 15 m. c. d'acqua al minuto secondo dall'Adige, per l'irrigazione dal basso agro Veronese, e vi annunziai anche come prossima la concessione. Oggi devo informarvi come la rappresentanza dei concessionarii reputi soverchiamente forte, e quindi inaccettabile il canone domandato dal Demanio. Il sig. conte Giuliari, attivissimo presidente dell'anzidetta rappresentanza, appoggiato dai Consigli comunale e provinciale e dalla stessa Prefettura di Verona, fa in questo momento le opportune pratiche per ottenere più discrete condizioni, invocando un antico decreto napoleonico di dubbia abrogazione, che concedeva gratuitamente la sopraccennata derivazione d'acqua, e l'esempio di altre concessioni accordate dal Demanio a patti migliori nella Lombardia e nel Friuli. Nè il Demanio dovrebbe mai trascurare la considerazione, come invece suole troppo spesso, che ne conseguono all'Erario indirettamente grandi vantaggi dall'aumentata produttività dei fondi, ai quali si estende una irrigazione. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 22 maggio prossimo avrà luogo la 4ª conferenza generale della Lega ferroviaria Austro-Ungarico-Russa per discutere sopra alcune modificazioni al servizio cumulativo fra i diversi Stati partecipanti alla Lega, compresa l'Italia.

Tale conferenza sarà tenuta a Milano, in apposito locale che la Società dell'Alta Italia metterà a disposizione dei 40 rappresentanti delle varie Amministrazioni ferroviarie. A quanto crediamo, vi saranno rappresentate anche tutte le Ferrovie italiane.

Questa sera sono partiti da Milano per Roma il comm. Massa, Direttore generale dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed il sig. Cavalier, Direttore finanziario della Società Sud-Austriaca, allo scopo di definire col Ministero alcune pendenze relative alla liquidazione dei conti pel riscatto di detta rete.

Siamo informati che le officine del Creusot hanno testè avviata su vasta scala la fabbricazione delle nuove corazze, di cui il nostro Ministero della marina ha dato alla Ditta Schneider una importante ordinazione.

I risultati veramente straordinarii, ottenuti nelle esperienze della Spezia colle piastre di corazzatura di *metallo Schneider*, fissate alla murata col sistema di *chiavarde Schneider*, indussero il Ministero della marina ed il Consiglio d'ammiragliato all'unanime loro adozione, in considerazione della completa rivoluzione nell'arte della difesa e della tattica navale, che queste

importanti innovazioni devono inevitabilmente produrre. Il Ministro della marina, non dubitando che questi nuovi sistemi verrebbero presto adottati dalle altre Potenze, volle, con lodevole previdenza, assicurare all'Italia il primato in tale importante questione; e volendo assicurarsi nel minor tempo possibile la fornitura delle corazze, concluse colla Casa Schneider un rilevante contratto per la corazzatura delle potenti navi attualmente in costruzione.

All'ultimo momento, il nostro Corrispondente da Roma ci scrive che ieri stesso dovevasi firmare il decreto d'approvazione del Capitolato d'appalto per il porto di Genova, e dare autorizzazione al Direttore generale delle opere idrauliche di indire l'asta pubblica. Il termine a decorrere dalla pubblicazione dell'avviso all'asta sarà di 45 giorni.

Qualche giornale ha voluto far credere che nella strana notizia, da noi ricisamente smentita, di un recente franamento nella grande galleria del Fréjus, per cui sarebbe stato interrotto il regolare servizio su quella linea, ci fosse *qualche cosa di vero*, poichè alcune frane si sono verificate presso la galleria del Replat, cioè nella sua deviazione sul versante francese, con cedimento dei muri di sostegno, ecc.

Sta in fatto che una parte del lungo muro di pietrame a secco, a sostegno della deviazione del Replat, di cui si è più volte parlato, è caduta il giorno 7 corrente, ingombrando il binario a monte, per cui il servizio dovette farsi sull'altro binario per tutti i treni.

Ma questo fatto non ha nulla di comune con quello a cui accennava la suddetta falsa notizia (che non fu altro che un pesce d'aprile di cattivo genere), anche perchè avvenne una settimana dopo di essa e della nostra smentita; ed in ogni modo, neppure per codesto sopravvenuto accidente vi fu alcun ritardo od interruzione, e molto meno alcun pericolo, nel servizio ordinario e normale di quella importante linea.

Ci scrivono da Modena che il Comitato centrale promotore del Canale Masi ha testè riuniti in Modena tutti i Sotto-Comitati, composti dei proprietarii i più interessati, e costituitisi nei varii Comuni toccati dal tracciato del Canale per un'estesa di circa 87 chilometri.

L'adunanza, tenutasi il 3 corr., fu numerosa, ed unanime deliberò la pubblicazione del programma, già approvato dal Consiglio provinciale ed ora in corso di stampa, per l'emissione delle azioni occorrenti a procurare al Consorzio il capitale necessario alla esecuzione dell'opera; e fu assegnato il termine di 4 mesi per raccogliere le sottoscrizioni fra i possidenti, demandandone l'incarico ai membri dei Sotto-Comitati suddetti.

Si può quindi credere che entro l'anno si darà mano ai lavori di costruzione di questo tanto desiderato Canale, destinato a rigenerare le terre basse di quelle località, oltre all'incalcolabile beneficio dell'irrigazione, di cui le provincie di Reggio-Emilia e di Modena saranno così le prime ad usufruire.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Eboli-Reggio. — Il *Diritto* del 15 scrive

Sappiamo che il Ministro dei lavori pubblici, avuto riguardo ai varii progetti presentati per la costruzione di una linea di strada ferrata da Eboli a Reggio; reputando necessario di far procedere, con una ispezione locale, all'accertamento delle condizioni in cui sono sviluppati i progetti medesimi, ha incaricato il cav. Imperatori, ispettore del Genio civile, ed il cav. Passerini, Regio Commissario per le ferrovie Meridionali, di procedere ad una ispezione dei luoghi e di riferire intorno al tracciato che ritengono preferibile, alla lunghezza ed alle altre condizioni delle linee che si contendono la preferenza, al costo presuntivo e al tempo che sarà richiesto per la relativa costruzione.

Sappiamo pure che, pel più sollecito eseguimento di tale incarico, venne data ai predetti ingegneri autorizzazione di richiedere il personale tecnico e d'ordine che giudicassero occorrere a coadiuvarli.

Ferrovie venete. — Riguardo alle votazioni dei Comuni dei distretti di S. Donà e Portogruaro pel maggiore contributo loro richiesto onde assicurare l'attuazione della ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro, la *Gazzetta di Venezia* ci fa conoscere che nella notizia, da noi pure riferita nel precedente numero, circa il concorso del distretto di S. Donà, è corsa una erronea indicazione.

Infatti, la somma votata dalle Giunte municipali di quel distretto è la metà delle L. 1,300,000, somma complessiva assegnata dal riparto ai due distretti di San Donà e di Portogruaro.

— La stessa *Gazzetta* poi aggiunge, in data del 13, che anche le egregie Giunte municipali del distretto di Portogruaro hanno unanimi deliberato di appoggiare presso i rispettivi Consigli comunali il contributo per la suddetta ferrovia nel complessivo importo di L. 650,000, ch'è l'altra metà della somma assegnata nel riparto ai due distretti; ed hanno in pari tempo votato un ringraziamento al deputato di Portogruaro, comm. Fambri, il quale si è prestato con tanto intelligente amore e con tanta instancabile attività per l'interessante argomento.

Così è fatto un notevole passo (dice la *Gazzetta*) nella questione, ed è data una prova di più della ferma volontà delle nostre popolazioni di avere questa ferrovia.

Fra pochi giorni anche la Commissione provinciale ferroviaria, alla quale si associerà il deputato Fambri, si recherà a Roma per combinare e sollecitare col Ministero gli occorrenti ulteriori accordi.

— Leggiamo nella *Provincia di Rovigo* che la Commissione speciale incaricata di studiare la questione circa il concorso di quella Provincia nelle spese di costruzione della ferrovia Adria-Chioggia per Loreo, tenne il 10 corrente un'adunanza nel locale della Deputazione provinciale, con l'intervento dei Sindaci delle Comuni di Donada, Fasana, Contarina, Rovigo, Loreo, Porto Tolle, Papozze, Adria, Rosolina e Taglio di Po, nonchè del presidente della Camera di commercio di Rovigo, e con assistenza del segretario-capo della Deputazione provinciale.

In detta adunanza fu adottato ad unanimità il seguente ordine del giorno, essendosi astenuto dal votare il Sindaco di Adria cav. Salvagnini, ch'è anche deputato provinciale:

« Gli adunati dichiarano che la continuazione della linea ferroviaria Rovigo-Adria per Loreo fino a Chioggia è di massimo interesse provinciale, ed interessano la qui presente Commissione provinciale ad adoperarsi in quei modi ch'essa crederà opportuni al conseguimento dello scopo ».

Occupatasi poi da sè la Commissione per l'esaurimento pieno del suo mandato, presentava nell'odierna seduta della Deputazione provinciale la propria Relazione, da cui era dimostrata, a suo avviso, la necessità di nuove e pronte pratiche.

La Deputazione, preso atto di tale Relazione, commise incarico alla Commissione medesima di fare tutte le pratiche ritenute da essa necessarie per concretare le proposte per la conferenza del 26 corr., da sottoporsi in tempo all'esame della Deputazione.

— La *Provincia di Belluno* pubblica il processo verbale della conferenza, tenutasi a Montebelluna l'11 corr. nella residenza municipale, intorno al progetto per la ferrovia Belluno-Feltre-Treviso.

Intervennero per la Commissione ferroviaria di Belluno i signori: Cav. Francesco Bonsembiante, cav. Giulio Maroza.

Per la Commissione ferroviaria di Treviso i signori: Domenico Zuccareda, Giuseppe Righini, cav. Clarimbaldo Cornuda, cav. Angelo Giacomelli, cav. Loro Gio. Battista.

Fatto conoscere l'ostacolo sorto ad una pronta definizione, attese le condizioni alle quali alcuni Comuni vincolarono il proprio concorso; ritenuta la necessità di eliminarlo e di cercare un termine di conciliazione per tutti gl'interessi, la Commissione trevigiana, assenziente la bellunese, a maggioranza di voti ritenne opportuno di sospendere per ora ogni domanda alla Deputazione per la convocazione del provinciale Consiglio, ed invece di commettere d'urgenza alla Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche la compilazione del progetto di massima d'una variante al progetto Tatti, ponendo il punto di partenza della nuova linea ad Istrana, anzichè a Treviso, e ritenuto che saranno al più presto possibile chiamati a dichiararsi in proposito i Comuni, dai quali fu apposta una qualche condizione, ed il Comune di Treviso.

La Commissione bellunese, benchè non sia concorsa col proprio voto alle deliberazioni di sopra espresse, promette di far valere i suoi buoni ufficii, affinchè le medesime sieno gradite dalla propria Rappresentanza provinciale.

Ferrovia Lucca-Modena. — La *Gazz. Livorn.* del 14 corr. ha pubblicato una petizione, che moltissimi commercianti livornesi hanno diretto a quel Consiglio comunale, relativamente al progetto di ferrovia pel nuovo valico appennino Modena-Lucca.

Accennando che la Provincia di Livorno, solo per eccessiva prudenza e studio di economia, passò di recente all'*ordine del giorno puro e semplice* sopra le due domande della Provincia di Modena, perchè la livornese entrasse a far parte di un Consorzio interprovinciale, e perchè la medesima, insieme colle provincie di Verona, Mantova, Modena, Lucca e Pisa, si rivolgesse al Ministero per raccomandargli, nell'interesse dei rispettivi amministrati, la costruzione di quella strada (la cui militare importanza sarebbe già stata riconosciuta anche in occasione della recente interpellanza Marselli circa le ferrovie militari del Regno), i suddetti commercianti domandano al Consiglio comunale di voler esaminare con la debita diligenza tale questione, e deliberare quindi nel modo che nella sua saviezza crederà opportuno.

Ferrovia Settimo-Rivarolo-Castellamonte. — Nella seduta straordinaria dell'11 marzo p. p. del Consiglio comunale di Castellamonte, dovendosi discutere la proposta del sig. cav. Reinfeld, concessionario della ferrovia a vapore in costruzione da Settimo Torinese a Rivarolo, tendente ad effettuare il prolungamento di detta ferrovia fino a Castellamonte, mediante il concorso di lire centomila, venne dalla Giunta municipale presentato il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, preso atto della domanda sporta dal cav. Reinfeld, tendente a condurre la vaporiera alle mura di Castellamonte, mediante il concorso a fondo perduto, per parte del Comune, di lire centomila, vota la chiesta somma, ed incarica la Giunta, in unione al consigliere sig. avv. Gallo, perchè contragga un prestito a quelle migliori condizioni che le sarà fattibile, e perchè senza ritardo si ponga in relazione col concessionario cav. Reinfeld, onde concertare col medesimo il modo e le norme del pagamento e la località della Stazione, e perchè maturi gli studii onde avere i nuovi cespiti di entrata sufficienti ad estinguere gradatamente il prestito da contrarsi, coll'avvertenza che, in massima parte, il nuovo aggravio debba cadere sopra una tassa d'esportazione sulle terraglie greggie e lavorate e sulla tassa d'esercizio ».

Quest'ordine del giorno, posto ai voti per appello nominale, venne approvato alla unanimità.

Dopo di che, venne pure comunicata al Consiglio la proposta dello stesso cav. Reinfeld, per la quale verrebbe mutuata al Comune la suddetta somma di L. 100,000, mediante l'interesse annuo del 6 0[0 netto e col capitale d'ammortizzazione annuo dell'1 1[2 p. 0[0; di guisa che il pagamento annuo sarebbe in totale di L. 7500, ed il capitale verrebbe ammortizzato in 28 anni, e senza d'uopo di garanzia.

Il Consiglio prese atto di tale proposta, che verrà presa nella debita considerazione dalla Giunta.

Nuova ippoferrovia a Milano. — I giornali milanesi annunciano che quella Società anonima degli omnibus ha presentato alla Deputazione provinciale domanda per stabilire una linea di ferrovia a cavalli lungo la strada di circonvallazione fra Porta Venezia e il popoloso sobborgo di Porta Tenaglia. La Deputazione in massima ha accolto il progetto, salvo a convenire coll'Autorità comunale, essendo la strada consorziale. — In seguito di che, la Società rivolse la domanda anche al Municipio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nel *Corriere Mercantile* di Genova, 13:

Ieri il Prefetto ripresentò alla Deputazione provinciale la proposta di votare il pagamento della quota di contributo per la costruzione della ferrovia del Gottardo. La Deputazione respinse la proposta, dichiarando che la voterebbe soltanto nel caso che il Governo desse una formale garanzia che saranno eseguiti, per parte della Società costruttrice, tutti gli impegni assunti nella Convenzione di Berna. Questa opposizione della Deputazione potendo lasciar credere che si tratti di opposizione politica, anzichè economica, il presidente della Deputazione medesima si affrettò a dissipare questo dubbio, facendo notare che uguale idea e proponimento la Deputazione aveva avuto e manifestato sotto il precedente Ministero.

Questa questione sarà anche portata davanti al Consiglio comunale.

— Infatti, nella seduta straordinaria del 13 corr. del Consiglio comunale, fu data lettura dei seguenti documenti:

1° Una lettera del Sindaco, diretta al Prefetto della Provincia, colla quale, nell'intendimento di definire in via amichevole la vertenza per il pagamento dei sei milioni votati per la ferrovia del Gottardo, e salva sempre l'approvazione della Giunta e del Consiglio, proponeva le seguenti basi di transazione:

a) Il Municipio si obbligherebbe di pagare al Governo il sussidio di 6 milioni, votato per il S. Gottardo, in 15 rate annuali di L. 400,000 cadauna, a cominciare dal 1° gennaio 1877, a condizione che sia data piena e fedele esecuzione al trattato di Berna, e soprattutto agli art. 3 e 4 di questo trattato, o quanto meno che non venga fatta alcuna variazione al tracciato della linea, che deve congiungere la galleria del S. Gottardo col Porto di Genova, senza il previo consenso del Municipio;

b) Mancando la condizione a cui è subordinato il concorso del Municipio, il contratto s'intenderà risoluto, e il Governo dovrà restituire al Municipio le somme che avesse già versate in esecuzione dell'obbligo in esso assunto;

c) In compenso delle facilitazioni ottenute dal Governo nelle more del pagamento, il Municipio rinunzierebbe alla sua compartecipazione al riparto dell'eventuale profitto, giusta l'art. 18 del trattato di Berna.

2° Una lettera del Prefetto di Genova, colla quale partecipa che il Governo non può accettare la proposta suddetta, e che il Ministero ha disposto affinchè l'Uffizio di avvocatura generale erariale provveda onde abbia corso il giudizio contro il Mnnicipio per ottenere il pagamento dei 6 milioni; invitando il Sindaco di sottoporre nuovamente al Consiglio comunale l'esame di tale vertenza, ovvero a fare altre proposte più conformi agli impegni assunti dal Municipio e più accettabili dal Ministero.

3° La deliberazione presa dalla Giunta municipale nella sua adunanza del 3 aprile corrente, colla quale, ritenute

le deliberazioni prese dal Consiglio comunale nelle sue adunanze dei 29 ottobre 1875 e 15 novembre 1876, rassegna al Consiglio comunale la proposta di obbligarsi verso il Governo al pagamento dei 6 milioni, votati per la ferrovia del S. Gottardo, sulle basi accennate dal Sindaco.

Dopo ciò, il Consiglio, sulla proposta del cons. Barabino, deliberò di sospendere la discussione di tale pratica in adunanza pubblica e di esaminarla in adunanza privata.

— Il prospetto ufficiale sull'andamento dei lavori al gran tunnel del Gottardo presenta il seguente risultato alla fine di marzo 1877:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		febbraio	marzo	febbraio	marzo
Galleria di direzione	m.	147.3	203.1	7768.8	7971.9
Allargam. della stessa	»	215.3	187.9	5527.3	5715.2
Calotta	»	143.3	180.1	4151 2	4331.3
Strozzo	»	128.7	172.6	3048.6	3216.2
Vôlta	»	198.1	179.8	3303.1	3482.9
Piedritti	»	107.4	167.2	2561.8	2729.0
Compimento del tunnel con canale di scolo e nicchie	»	845.5	333.9	1634.8	1968.4

Secondo il preventivo dei lavori furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	55.1
Allargamento della stessa	»	—	90.8
Calotta	»	—	1425.7
Strozzo	»	—	1133.8
Vôlta	»	—	1371.2
Piedritti	»	—	1605
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	»	—	1861.6

— L'avanzamento del traforo nella scorsa settimana fu di m. 26 dal lato di Göschenen, e di m. 28.40 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 54.40, cioè m. 7.80 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Leggiamo nella *Gazz. Ticin.* circa le deliberazioni prese dal Consiglio federale nella seduta del 6 corr.:

Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Nord-Est ha chiesto la mediazione del Consiglio federale allo scopo di stabilire un accordo coi Cantoni e Comuni cointeressati, in base ad un programma per la costruzione delle nuove linee, tanto di quelle concesse solo alla Società della ferrovia Nord-Est, come di quelle concesse ad essa ed alla Società della ferrovia Centrale in comune.

Il Consiglio federale, aderendo alla domanda, però senza assumersi veruna risponsabilità, ha nominato il sig. cons. fed. Anderwert a Commissario per sentire le proposte che il Consiglio d'amministrazione della Nord-Est sarà per fare durante le trattative della Conferenza, sopra l'ulteriore modo di procedere a riguardo d'ognuna delle singole imprese in quistione; e lo ha inoltre incaricato di ordinare e dirigere le conferenze all'uopo necessarie ed a fare rapporto dei risultati delle medesime.

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio federale, nella seduta del 6 corr., ha autorizzato la Compagnia della strada ferrata del Sempione alla pubblicazione della fondazione di un diritto d'ipoteca per un imprestito di 3 milioni di franchi, destinati al compimento dei lavori alla strada ferrata da Bouveret a Siders, alla costruzione dei lotti Siders-Leuk e Leuk-Visp, ed allo stabilimento del tronco Visp-Brig. Il termine d'opposizione spirerà alla fine del corrente mese.

Ferrovie francesi — La Commissione d'inchiesta circa il regime generale delle ferrovie ha deciso che l'inchiesta orale, che deve trattare così sulle condizioni pel compimento della rete, quanto sull'esercizio e sulle tariffe, si aprirà il 12 maggio prossimo al palazzo Borbone.

Le persone che desiderassero essere udite dovranno rivolgerne domanda al presidente della Commissione medesima.

Parecchi questionarii per la inchiesta scritta furono poi diretti alla Camere di commercio, alle Camere consultive ed alle persone interessate. Il primo questionario, fissato dalla Commissione circa l'esercizio e le tariffe, consta di 35 articoli.

— Quanto alle trattative pendenti tra il Ministro dei lavori pubblici e la Compagnia d'Orléans per giungere ad una modificazione del regime sulle tariffe nel senso indicato dall'emendamento Allain-Targé, la *Semaine financière* dice che, in quanto alla domanda del Ministro di rettificare la scala graduale per le merci, ecc., la Compagnia d'Orléans non può ch'essere disposta a soddisfare i desiderii ministeriali, trattandosi di riforme che tendono ad aumentare il suo traffico.

Ma in quanto alla fissazione delle tariffe, volendo il Ministero sostituire il sistema dell'*autorizzazione* a quello della *omologazione*, stabilito dai quaderni d'oneri, non si tratta già di una semplice questione di parole. Si capisce naturalmente che la Compagnia d'Orléans, la quale ha cura degl'interessi dei suoi azionisti, difficilmente può consentire all'abbandono di un sistema precisamente stabilito per tutelare codesti interessi. Dal canto suo, il Ministro, legato da un voto della Camera, non è interamente libero nella sua decisione. Tra questi due doveri contraddittorii, non s'intravede ancora un terreno di conciliazione.

— Il Consiglio generale della Loira-Inferiore, considerando che la Compagnia della ferrovia da Saint-Nazaire al Croisic non può adempiere ai suoi impegni, ha deciso di chiederne al Ministero la decadenza.

Ferrovie rumene — Il *Journal de Bucharest* assicura che l'agente diplomatico dell'Austria-Ungheria venne incaricato d'insistere presso il Governo rumeno, perchè la linea da Plojesti a Prédéal possa essere aperta alla circolazione il 1° luglio 1878, in conformità alla Convenzione conchiusa tra i due Stati.

Notizie Diverse

Lavori ai porti. — Leggiamo nel *D[illegible]* del 12:

L'on. Ministro dei lavori pubblici, nell'i[illegible]o di promuovere gli opportuni provvedimenti legisl[illegible] ed amministrativi per agevolare l'eseguimento delle [illegible]ere necessarie nei porti di quarta classe, e tenuto presente un ordine del giorno della Camera, ha con decreto in data di oggi ricostituito un'apposita Commissione, composta dei signori:

Comm. Massimiliano Martinelli, senatore del Regno e consigliere di Stato — presidente;
Comm. Carlo Verga, senatore del Regno;
Avv. Borruso, deputato al Parlamento;
Comm. Rosario Cancellieri, deputato al Parlamento;
Cav. Abele Damiani, deputato al Parlamento;
Comm. Edoardo D'Amico, deputato al Parlamento;
Comm. Giacomo Del Giudice, deputato al Parlamento;
Comm. Tommaso Mati, ispettore del Genio civile;
Cav. Domenico Zainy, ingegnere-capo del Genio civile, segretario.

Il cav. Antonio Massa, capo della divisione porti, spiaggie e fari presso il Ministero dei lavori pubblici, è incaricato di fornire i dati, schiarimenti e documenti, di cui la Commissione potesse abbisognare per l'esaurimento del suo mandato.

La Commissione dovrà presentare le sue proposte entro il mese di luglio del corrente anno.

Lavori idraulici. — Leggesi nella *Nazione:*

Sappiamo che il 9 corr. arrivarono in Firenze i comm. Baccarini, Belluomo e Bompiani, dopo avere terminata la visita ordinata dal Governo per studiare i lavori idraulici necessarii nella Val di Chiana.

Accolti festevolmente da tutti i Comuni interessati, i 3 ispettori del Genio civile esaminarono accuratamente le molte questioni, ed a suo tempo presenteranno la relazione al Ministero dei lavori pubblici. Si crede che i lavori idraulici riputati necessarii nella Val di Chiana richiederanno la somma di circa 8 milioni.

Nella stessa sera i comm. Baccarini e Bompiani partivano alla volta di Pisa, coll'incarico di determinare la classe delle spallette dell'Arno entro quella città.

Trasporto della statua del Duca di Genova. — Leggiamo nella *Nazione*:

Sono arrivate in Firenze due locomotive stradali con un gran carro, fatto a bella posta dai fratelli Diatto a Torino, per trasportare in quest'ultima città la statua colossale in bronzo del Duca di Genova, fusa dalla nostra celebre fonderia Papi.

Non potendo quell'immane gruppo traversare le gallerie della ferrovia Firenze-Bologna-Torino, si decise che il trasporto si eseguisse per la strada provinciale carrozzabile; ed invece di far uso di bovi o cavalli, si pensò di far eseguire il trasporto stesso da due carri-officine per le occorrenti riparazioni.

Il gran colosso partirà probabilmente giovedì prossimo dalla nostra città, essendo giunti anche 20 soldati del Genio, della Compagnia ferrovieri, comandati dal tenente Giurelli, per assistere, insieme al capitano Darbesio, al passaggio soprattutto degli Appennini. Infatti dovranno vincersi non poche difficoltà, e fra le altre quella che offre un ponte, per traversare il quale occorrerà alzare la statua con grue mobili, lavori che saranno eseguiti dai soldati del Genio.

Esposizione universale di Parigi pel 1878. — Il *Diritto* dice che il Ministro di agricoltura, industria e commercio si occupa alacremente a preparare il concorso dell'Italia alla prossima Esposizione universale di Parigi.

Il comm. Basile ha già presentato il progetto architettonico della facciata della Sezione italiana ed il disegno decorativo della facciata di essa, che è stato giudicato molto favorevolmente a Parigi.

La facciata ha lo stile del secolo XVI, e la decorazione ne è stata ideata in maniera da raffigurare le arti, nelle quali l'Italia conserva tuttora l'antico merito: vi sono, infatti, rappresentati gli ornati scolpiti in legno, le terre cotte, i mosaici di Venezia, i dipinti a fresco ecc., nonchè la scultura, mercè due grandi statue, raffiguranti l'agricoltura e l'industria.

L'esecuzione di questi lavori è già stata affidata ad artisti italiani di noto merito, e le due statue vengono eseguite in Roma dagli scultori prof. Maaini ed Allegretti.

Un regolamento sottoposto alla sovrana sanzione determina le norme del concorso degli espositori nella Sezione italiana. Le Camere di commercio e le Accademie di belle arti sono costituite in Giunte speciali per raccogliere le domande, esaminare i prodotti e gli oggetti che si vogliono esporre, e fare le proposte ad una Commissione centrale, istituita presso il Ministero, la quale decide definitivamente sull'ammissione. Le domande di ammissione debbono essere presentate al più tardi sino al 20 giugno 1877. Gli oggetti ammessi debbono essere consegnati alle Giunte speciali fino al 15 gennaio 1878, e spedite da queste all'Esposizione non più tardi del 15 febbraio 1878.

Il Governo assume le spese pel disimballaggio e pel collocamento a posto, nei locali della Sezione, di tutti gli oggetti che ritornano in Italia, per la custodia e sorveglianza durante l'Esposizione. Fornisce gratuitamente a tutti gli espositori gli stampati e gli altri moduli prescritti. Per le sole opere di belle arti assume inoltre la spesa di trasporto di andata e ritorno dalla sede delle Giunte al luogo dell'Esposizione. Ogni altra spesa è a carico degli espositori.

I Ministri sono stati invitati a preparare le collezioni ed altri oggetti governativi da esporre: quello d'agricoltura, industria e commercio provvede intanto per la esposizione di collezioni metodiche delle produzioni agrarie, forestali e mineralogiche italiane.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto dell'11 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 9 corr.) è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Scandiano (provincia di Reggio Emilia).

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 20 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 14 corr.) è approvata la deliberazione del 27 maggio 1875 del Consiglio provinciale di Foggia, colla quale è aggiunto all'elenco di quelle strade provinciali il tratto che da Serracapriola mette al rivo Pannaro, confine colla provincia di Campobasso; ed è escluso dall'elenco medesimo il tratto della strada di San Severo, compreso fra Serracapriola ed il fiume Saccione, confine suddetto.

Servizii postali marittimi. — La Direzione generale delle poste ha annunciato che la Convenzione stipulata fra il Governo e la Società di navigazione Peirano-Danovaro e Comp. pel servizio postale e commerciale nel Mediterraneo e nell'Adriatico scadeva col 13 corrente aprile, e che quindi cessavano dal detto giorno i servizii eserciti dalla Società medesima fra Genova e Napoli, toccando Livorno e Civitavecchia, e fra Napoli ed Ancona, toccando gli scali delle Calabrie, del Jonio e dell'Adriatico.

A cominciare dal giorno 11 corrente, la Società Florio sostituì la Società Peirano e Danovaro nelle corse fra Napoli e Messina, con approdi agli scali tirreni della Calabria, secondo il nuove orario all'uopo stabilito.

Convenzione postale con San Marino. — Venne distribuito alla Camera il progetto di legge relativo alla nuova Convenzione postale fra l'Italia e la Repubblica di San Marino.

Colla nuova Convenzione, il massimo dei vaglia da emettersi fra gli Ufficii del Regno e quello di San Marino viene elevato da L. 200, che prima era, a L. 1000.

Nulla è innovato riguardo alla imposta delle tasse postali. Le parti ritengono a loro beneficio le tasse riscosse nei rispettivi Ufficii.

Ufficii telegrafici. — Il 1° del mese corrente in Bocchigliero (provincia di Cosenza), il 2 in Carpanè (provincia di Vicenza) e in Castelnovo della Daunia (provincia di Foggia), il 3 in Valstagna (provincia di Vicenza), il 10 in Nardò (provincia di Lecce), e l'11 in Castelvetere in Val Fortore (provincia di Benevento), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che, essendo ristabilito il cavo sottomarimo fra Wladiwostock e Nagasaki, i telegrammi pel Giappone riprendono il loro istradamento normale per la via austro-russa dello Amour, che è la meno costosa.

— La Direzione medesima avvisa che, essendo riattivate le comunicazioni telegrafiche col Messico, è riammessa l'accettazione dei telegrammi per quella destinazione.

Nuovo canale navigabile. — Il nuovo canale da Amsterdam a Ymuiden, per le navi di grossa portata, fu testè inaugurato, e venne percorso in 3 ore e mezza dal vapore ad elica *Jaca*, della portata di 1490 tonnellate.

Linee telegrafiche sotterranee in Germania — La *Deutsche Allgemeine Polytecknische Zeitung* annuncia che, oltre alle due linee telegrafiche sotterranee di Berlino-Halle e di Berlino-Potsdam stabilite nel 1876, l'Amministrazione germanica si propone di stabilirne altre quattro. Queste quattro linee sarebbero le seguenti: Berlino-Hambourg-Kial, Berlino-Leipzig, Halle-Saalle-Francfort s|M (per Cassel) e Berlino-Magdebourg. Quest'ultima non consisterebbe che nella prolungazione fino a Magdebourg della linea Berlino-Potsdam. La costruzione di queste linee sotterranee sarebbe affidata alla Casa Siemens e Halske, che farebbe fabbricare i cordoni necessarii nelle officine che essa possiede in Inghilterra.

Il *Journal télégraphique*, da cui sono desunte queste notizie, le fa poi seguire dalla seguente lettera della Casa Felten e Guillaume di Cologna, che rettifica in parte le cose dette dalla *Deutsche Allgemeine Polytecknische Zeitung*:

« Noi prendiamo la libertà di farvi osservare che questa informazione non è esatta; è la nostra Casa che ha costrutto nella primavera del 1876 le linee sotterranee da Berlino ad Halle e da Berlino a Potsdam, impiegandovi

circa 200 chilometri di cordone con 7 conduttori isolati. Siamo egualmente noi stati incaricati dal Governo germanico della costruzione delle linee sotterranee da Halle a Leipzig e da Halle a Cassel, Francfort s[M e Mayence, di una lunghezza di 450 chilometri. Da Halle a Leipzig i cordoni avranno 4 conduttori, e da Halle a Mayence ne avranno 7.

« Per quanto sappiamo, la Casa Siemens a Halske sarà incaricata di costruire la linea Berlino-Hambourg-Kiel ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella decorsa settimana, le eventualità di guerra pesarono sui corsi delle Azioni della Società delle Meridionali in modo da ridurle a 325, con perdita di 25 lire circa sui prezzi fatti a principio. Le Obbligazioni relative da 233.25 ridotte a 228; i Boni da 567 a 566 — Le Sarde, serie A, da 230.50 a 228; quelle della serie B da 233 a 231 — Le Pontebbane da 374.50 a 370 — Invariate le Vittorio Emanuele a 252.

A Parigi, le Lombarde da 170 caddero a 165 e fino a 153; le Obbligazioni relative da 238 a 223 — Le Vittorio Emanuele da 229 a 218 — Le Azioni delle Ferrovie Romane da 76 scesero a 60; le Obbligazioni relative da 244 a 225, e chiusero a 230.

ESTRAZIONI

Prestito a premii di Bari delle Puglie — 32ª Estrazione eseguita il 10 aprile 1877 — Elenco delle 185 Obbligazioni estratte con premii e rimborsi.

Obbligazioni rimborsabili a L. 150.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
463	6	430	67	291	4	479	69	540	37	437	94
747	53	453	74	479	13	140	12	439	85	227	6
895	37	413	70	352	80	403	71	15	87	707	59
587	95	646	32	748	3	450	32	574	95	242	32
257	26.										

Obbligazioni premiate.

Serie	N.	Fran.	Serie	N.	Fran.	Serie	N.	Fran.
117	97	25,000	840	46	200	663	82	100
622	1	3,000	563	70	100	721	49	100
795	78	1,500	511	24	100	365	74	100
485	86	600	198	9	100	476	62	100
736	57	600	296	7	100	170	60	100
813	93	200	625	97	100	680	84	100
501	93	200	345	8	100			

(Seguono le Obbligazioni col premio di L. 50).

Il pagamento dei rimborsi e premii verrà eseguito, a partire dal 10 luglio 1877, presso la Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continueranno a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il giorno 10 luglio 1877.

CONVOCAZIONI

Società promotrice dell'industria nazionale in Torino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 24 corrente in Torino (piazza Castello, 25), per udire la relazione del Presidente e dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio 1876, per deliberare intorno al concorso all'Esposizione di Parigi, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Società per l'industria del ferro — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Firenze (Borsa Lung'Arno), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei sindaci sul bilancio 1876, per deliberare sul medesimo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877.

Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano per Abbiategrasso — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 28 corrente in Milano (piazza Mercanti, 4), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'andamento della gestione sociale, e quella della Commissione del bilancio del 1876, nonchè per la elezione di consiglieri e revisori pel 1877.

Società anonima d'Arni per escavazione, lavorazione e vendita di marmi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 29 corrente in Firenze (via S. Apollonia, 1), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e quello dei sindaci sul bilancio, e relative deliberazioni, e per la elezioue dei consiglieri e sindaci pel 1877.

Società edificatrice di case, quartieri, ed opificii economici in Firenze — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Firenze (Banca del Popolo), per trattare sulla liquidazione della Società.

Banca Siciliana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Messina (palazzo di Città), per la elezione di amministratori in surrogazione dei dimissionarii.

Reale Compagnia italiana di assicurazione generale sulla vita dell'uomo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 29 corrente in Milano (via Durini, 34), per udire il rapporto della Direzione e dei verificatori dei conti per l'esercizio 1876, per deliberare sul bilancio e dividendo relativo, e per la nomina di consiglieri e verificatori pel 1877.

Società della ferrovia marmifera di Carrara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 30 corrente in Firenze (via Ginori, 6), per udire il rapporto del Direttore e deliberare sulle proposte del medesimo, per udire il rapporto dei sindaci sui bilanci 1875 e 1876 e deliberare sui medesimi, e per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1877.

Società generale delle Torbiere italiane — Gli azionisti sono convocati in assemblea ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (via Ospedale, 24), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di amministratori.

Tontine Italiane già Sarde — I soscrittori sono convocati pel 30 corrente in Torino (via Carlo Alberto, 4), per udire il rapporto della Compagnia amministratrice e del Consiglio di sorveglianza, e per la nomina di 3 membri di questo Consiglio uscenti.

Società anonima italiana per acquisto e vendita di beni immobili — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 3 maggio p. v. in Roma (Camera di commercio), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per approvazione del bilancio 1876, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di amministratori e revisori pel 1877.

Strada ferrata di Pinerolo — Gli azionisti sono convocati pel giorno 3 maggio p. v. in Torino (Borsa), per trattare in via ordinaria sulla contabilità e sulla nomina degli amministratori uscenti, e per deliberare in via straordinaria sopra una domanda di sussidio alla progettata ferrovia da Pinerolo a Torre-Pellice.

Società anonima livornese per la fabbricazione della soda — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 8 maggio p. v., per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci, per approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banca Generale in Roma — Dal 12 corrente è pagabile presso la Banca stessa in Roma, e presso le sedi e Banche incaricate, il dividendo di L. 2 per azione.

Fabbrica Lombarda di prodotti chimici — Col 1° maggio p. v. si effettuerà, presso la sede della Società in Milano (via Monte Napoleone, 28), il pagamento della cedola N. 3 in L. 12.50 per azione. Alla stessa data comincierà pure il pagamento del dividendo sulle cartelle dei soci fondatori verso esibizione dei relativi titoli.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 15ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 9 *al* 15 *aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3435	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	712,665.25	705,973.85	6,691.40	»
Merci a grande velocità . .	199,780.50	198,942.85	837.65	»
Merci a piccola velocità . .	791,461.45	806,141.60	»	14,680.15
Totale dei prodotti ferroviari	1,703,907.20	1,711,058.30	»	7,151.10
Navigazione sui laghi . . .	17,288.95	14,467.10	2,821.85	»
Totale della settimana. .	1,721,196.15	1,725,525.40	»	4,329.25

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 15 *aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	9,147,420.80	9,075,231.45	72,189.35	»
Merci a grande velocità . .	2,803,529.65	2,645,435.20	158,094.45	»
Merci a piccola velocità . .	11,735,129.73	11,243,026.45	492,103.28	»
Totale dei prodotti ferroviari	23,686,080.18	22,963,693.10	722,387.08	»
Navigazione sui laghi . . .	210,100.80	160,622.60	49,478.20	»
Totali	23,896,180.98	23,124,315.70	771,865.28	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 15ª settimana . . .	495.18	511.68	— 16.50	— 3.22
Prodotti totali . . .	6895.51	6867.13	+ 28.38	+ 0.41

Strade Ferrate Meridionali

12ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	356,519.42	246.56
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	356,025.43	246.21
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 493.99	+ 0.35
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	4,813,859.88	3,329.09
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	4,184,735.75	2,894.01
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 629,124.13	+ 435.08

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	116,179.30	107.97
Settimana corrisp. nel 1876.	974.—	125,100.01	128.44
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+102 —	— 8,920.71	— 20.47
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	1,542,998.20	1,434.01
Introiti corrisp. nel 1876 .	953.93	1,343,716.42	1,408.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+122 07	+ 199,281.78	+ 25.40

Strade Ferrate Romane

6ª Settimana — *Dal* 5 *febbraio all'*11 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	526,504.34	16,678.41
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	414,774.17	13,138.95 (a)
Differenza in più . . .	—	111,730.17	3,539.46
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 febbraio 1877	1,646	2,962,251.63	15,687.61
Periodo corr. 1876	1,646	2,630,372.85	13,927.58
Aumento	—	331,878.78	1,760,03
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Ferrovie diverse

Prodotti del mese di febbraio 1877

	VIAGGIATORI	BAGAGLI e CANI	MERCI a G. V.	MERCI a P. V.	TOTALE generale
Ferrovia TORINO-LANZO.....	25,223.90	193.15	963.85	3,786.90	30,167.80
Ferrovia TORINO-RIVOLI.....	9,181.90	39.00	36.65	378.25	9,635.80
Ippoferrovia SETTIMO-RIVAROLO	3,510.75	»	»	1,553.55	5,064.30

Avvisi d'Asta

Il 25 aprile corrente, presso la Direzione del Genio militare in Capua, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una caserma distrettuale in Benevento, per l'importo di lire 400,000. Lavori da eseguire in 1100 giorni. Deposito L. 40,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della provvista e posa di lastre di pietra di Luserna o di S. Giorio per marciapiedi della città, per lo importo di L. 13,000 circa. Capitolato visibile presso il civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Majera Civella, da Majera alla provinciale tirrena, per il presunto importo di L. 44,592. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva L. 5000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Altilia, dall'abitato a Malito, per il presunto importo di L. 46,858.05. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 4600.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Dipignano, dal Convento dei Cappuccini alla provinciale Potenza-Potame, per il presunto importo di L. 131,234.54. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 13,000.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Bonifati, da Bonifati alla marina, per il presunto importo di L. 61,983.69. Deposito d'asta L. 2500; cauzione definitiva L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Castroreggio, dall'abitato al confine con Amendolara, per il presunto importo di L. 61,828.49. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 6000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Ajello, dall'abitato al fiume Oliva, per il presunto importo di L. 40,086.65. Deposito d'asta lire 1000; cauzione definitiva L. 4774.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di acquedotti murati con posa di marciapiedi, bocchette e chiusini in alcune vie della città, per il presunto importo di L. 38,000 circa. Condizioni di asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Il 28 detto mese, presso il Municipio di Parma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'una tettoia di 63 archi addossati al muro di cinta del nuovo Foro Boario, per la presunta somma di L. 66,348.15. Lavori da compiere entro il 1877. Deposito L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Assisi, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Nocera, dalla Porta Nuova di Assisi al confine presso la Bandita, per il presunto importo di lire 191,348.62. Lavori da eseguire entro 7 anni e mezzo. Deposito d'asta L. 5000 in numerario.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Longone (prov. dell'Umbria), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta Salto-Turano, dal fiume Turano al paese di Longone, della lunghezza di 6024.94 m., per il presunto importo di L. 53,157.45. Lavori da eseguire entro 10 anni e mezzo. Deposito L. 1000.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Milo a Linguaglossa, e precisamente pel 1° tratto della lunghezza di m. 8972.65, per la presunta somma di L. 93,175.30. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 4000, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà pure l'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Milo a Linguaglossa, e precisamente pel 2° tratto della lunghezza di m. 9220.18, per il presunto importo di L. 99,588.11. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 4000, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Trani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'edificio per la Corte d'Assisi, per il presunto importo di L. 66,900.77. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 6000.

ANNUNZI

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Il Consiglio d'Amministrazione ha l'onore di portare a notizia dei signori azionisti che all'assemblea generale ordinaria, convocata per questo stesso giorno, non essendosi raggiunto il limite voluto dal § 1° dell'art. 42 dello statuto sociale, l'assemblea non ha potuto costituirsi legalmente, e venne aggiornata al 30 aprile corrente, alle ore una pom.

I biglietti di ammissione rilasciati per l'assemblea d'oggi sono validi per tale adunanza.

Trattandosi di assemblea di seconda convocazione, qualunque sia il numero degli intervenuti, le deliberazioni saranno valide.

Ogni azionista che abbia depositato non più tardi delle ore 3 pomeridiane del 25 aprile almeno trenta azioni ha diritto d'intervenire.

I depositi si eseguiscono presso uno dei seguenti Stabilimenti:

In *Firenze*, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
» *Torino*, id. id.
» *Genova*, id. id.
» *Roma*, id. id.
» *Napoli*, presso la Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
» *Palermo*, id. id.
» *Milano*, id. id.
» *Venezia*, id. id.
» *Bologna*, id. id.
» *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.ª, Rue Chateaudun, 58;
» *Londra*, presso i signori Stern Brothers;
» *Francoforte s/M*, presso i signori Jacob S. H. Stern;
» *Berlino*, presso il signor Robert Warschauer e C.ª;
» *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.ª

Ordine del Giorno:

1° Relazione del Consiglio.
2° Presentazione del bilancio per l'esercizio 1876, ai termini dell'articolo 45 dello statuto sociale e relative deliberazioni.
3° Parziale rinnovazione del Consiglio d'amministrazione, ai termini dell'articolo 26 dello statuto stesso.

Roma, 14 aprile 1877.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto . . . . Chilogr. **13,000** circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere . . . . » **23,000** »
CERCHI di ferro . . . . » **35,000** »
CERCHI d'acciaio . . . . » **58,000** »
FERRO vecchio in pezzi minuti, lamerino, gratelle ecc. . . . . » **104,000** »
GHISA da rifondere . . . . » **48,000** »
OTTONE id. . . . . » **29,000** »
RAME, ZINCO e ASSI sciolti a gomito. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **1 Maggio** p. v. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 3 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 aprile 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 25 Aprile 1877 N.° 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE LINEE ITALIANE DI RACCORDO AL GOTTARDO

Avendo fatto luogo, nel nostro numero dell' 11 corr., alla lettera dell'ing. Luigi Tatti, intesa a sostenere il suo progetto della linea di raccordo alla ferrovia del Gottardo per Genova-Novara-Gallarate-Pino, ci crediamo ora in debito di far conoscere ai nostri lettori anche la recente Relazione della Commissione provinciale di Novara, con cui si vollero confutare gli argomenti addotti dal suddetto ingegnere nella *Memoria* da lui citata nella sovraccennata sua lettera.

Questa *seconda* Relazione della Commissione di Novara in data 5 febbraio scorso, gentilmente comunicataci dal relatore ing. Curioni, si riferisce alla *prima* in data 3 luglio 1876, con cui la Commissione medesima stabiliva le seguenti conclusioni:

1° Che la linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Gemonio-Cuvio-Luino e la linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino sono le sole due, le quali possono competersi la preferenza;

2° Che la prima di queste linee presenta una maggiore economia di costruzione, giacchè costerebbe quasi lire 3,000,000 di meno della seconda;

3° Che la seconda ha il vantaggio della minore percorrenza e del maggior interesse del transito;

4° Che, per una via internazionale, i vantaggi della seconda sono di maggior peso di quelli della prima;

5° Che la linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino, ossia la lacuale, dà il raccordo più conveniente;

6° Che vien dopo la linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Gemonio-Cuvio-Luino;

7° Che le altre due, state considerate nel fare i confronti di convenienza relativa, ossia la linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Gemonio-Laveno-Luino e l'altra Novara-Gallarate-S. Andrea-Cuvio-Luino, sotto tutti i riguardi sono da posporsi alle due prime, e che quindi per nessun titolo possono entrare in campo nella scelta della linea di giunzione di Genova col Gottardo. —

Queste conclusioni (aggiunge ora il Relatore), state prese dalla Commissione col convincimento che esse dovessero conciliare gl'interessi della Provincia e della Città di Novara con quelli generali dell'Italia, della Svizzera e della Germania, ed in conformità dell'alto scopo a cui deve soddisfare una ferrovia internazionale, escludendo definitivamente la linea gallaratese stata promossa da un'Associazione di capitalisti lombardi e stata studiata dal signor ing. Luigi Tatti, non dovevano, nè potevano ricevere buona accoglienza dai fautori di quest'ultima, e provocarono la pubblicazione di un opuscolo dell'ingegnere stesso sotto la data del 15 settembre ultimo passato.

In quest'opuscolo si cerca di far risaltare la prevalenza della linea Novara-Gallarate-S. Andrea-Cuvio-Luino su quelle per Sesto Calende, tentando di combattere le ragioni portate in favore di queste ultime dalla Commissione provinciale di Novara. E, siccome alcune delle asserzioni del signor ing. Tatti sono tali da ingenerare, in chi non è persona tecnica o non ha pratica delle località, la persuasione di non aver la detta Commissione studiato il problema con quel criterio e con quella diligenza che ben meritavano l'importanza del soggetto ed i molteplici interessi che vi si connettono, così si crede conveniente di aggiungere alla citata Relazione del 3 luglio 1876 alcune osservazioni, dettate dal sentimento di non permettere che venga fuorviato il definitivo apprezzamento di una vertenza tecnica ed amministrativa della più alta importanza.

Qui la Relazione entra nell'esame, punto per punto, della Memoria dell'ing. Tatti; ma noi, non potendo riprodurre integralmente quella confutazione, dobbiamo restringerci alle parti che ci sembrano più importanti:

Il signor ing. Tatti premette, nel N. I della sua Memoria, essere la crisi finanziaria, da cui si lasciò colpire la Società della ferrovia del Gottardo, la causa del ritardo del nostro Ministero nella decisione della scelta delle linee italiane di raccordo a quell'importante passo alpino; essersi stabilito colla Convenzione internazionale di Berna, dover essere due gli attacchi della rete ferroviaria italiana a quella svizzera pel Gottardo, ossia quello per Chiasso ed il monte

Ceneri a Bellinzona, e l'altro per la sponda orientale del Lago Maggiore e Luino a Magadino e Bellinzona; dover procurare il primo, oltre la congiunzione di Lugano colla Svizzera, il più breve accesso a Milano ed a tutti gl'interessi che a questo centro concorrono dal Veneto e dall' Italia peninsolare; dover il secondo giovare principalmente al nostro commercio marittimo, abbreviando il transito dallo scalo di Genova alla Svizzera ed alla Germania; incombere al Ministero l'obbligo di curare l'adempimento integrale dei patti convenuti, dovesse pur anche sobbarcarsi a nuovi sussidii per riparare uno stato di cose oramai irretrattabile, giacchè la loro sanzione, resa solenne da trattati internazionali e suggellata da ingenti sacrificii da parte dei Governi interessati, ha creati dei diritti, non solo fra le parti contraenti, ma eziandio fra gli Enti morali delle Provincie e delle Città, che ebbero col Governo a concorrere nei promessi sussidii.

Per rapporto alla linea d'attacco dalla parte del Monte Ceneri, fa osservare il sig. ing. Tatti che, dovendo essa percorrere una regione montuosa attraverso uno dei grandi contrafforti delle Prealpi, e svilupparsi quindi con curve continue di raggio ristretto e con troppo sentite pendenze, richiederà una grave spesa di esercizio, e per conseguenza un aumento di tariffa, già stato previsto e convenuto nel trattato internazionale: aumento che va a paralizzare, almeno pel trasporto delle merci, il poco allungamento di percorrenza, che si avrebbe col seguire la traccia del secondo attacco opportunamente legato con Milano.

Con tutta ragione però fa notare che, avendo l'Italia per quella direzione già soddisfatto ai suoi impegni colla costruzione del costoso tronco di ferrovia Camerlata-Chiasso, essa raggiungerebbe, come ne ha il più sacrosanto diritto, una delle due congiunzioni della sua rete al Gottardo, senza alcun altro impegno da parte sua; cosicchè questo attacco si deve per l'Italia considerare come un fatto compiuto, od almeno come messo fuori d'ogni discussione.

Venendo poi a discorrere dell'attacco per la sponda orientale del Lago Maggiore, ossia per Luino e Magadino, dice il sig ing. Tatti: che esso ha una importanza troppo grande per Genova e per tutti i commerci di quel porto da aversi a porre in seconda linea; che esso ha per iscopo precipuo le transazioni coll'America e colla costa maditerranea dell'Africa, non solo per l'Italia, ma eziandio per le altre Potenze consorziate, le quali per questo principale motivo si sobbarcarono all'onere di concorso nell'impresa del Gottardo, vale a dire per la Svizzera, e principalmente per la Germania, già servita, nei suoi rapporti coll'Oriente, dai porti di Trieste e di Venezia e dalle ferrovie alpine del Semmëring, della Pontebba e del Brennero; che, qualora le provenienze del porto di Genova dovessero servirsi dell'attacco pel Monte Ceneri, sarebbero costrette ad allungare la loro percorrenza di alquanti chilometri e soggiacere all'onere delle gravose tariffe convenute per le merci; e che sarebbe, per questo fatto, tolto a Genova ogni mezzo per combattere su questo campo la concorrenza di Marsiglia. Accenna all'impegno che, per questo secondo attacco, dovrà assumersi lo Stato, di dover cioè costrurre un nuovo tronco di ferrovia da Novara al confine svizzero presso Pino, della lunghezza di circa 87 chilometri, colla spesa di circa 25 milioni, e vi contrappone i vantaggi diretti ed indiretti che saranno per derivare allo Stato dalla costruzione di una linea di tanto generale importanza.

Dopo questo, ammettendo il sig. ing. Tatti il caso che necessità inseparabili dalle condizioni fatte alla grande impresa dalla crisi della Società del Gottardo obbligassero a limitare per ora ad un attacco solo la congiunzione del varco alpino alla rete ferroviaria italiana, mette il problema: a quale dei due dovrà il Governo dare la preferenza, e, dichiarando che non è suo scopo, nè di sua competenza il discuterlo, dice sembrargli chiaro ed evidente che una proposta, la quale, pure sacrificando qualche minore interesse provinciale, potesse soddisfare egualmente tutte le legittime esigenze dei principali centri del paese senza aggravio delle finanze dello Stato, dovrebbe essere dal Governo preferita; e, secondo il suo avviso, consisterebbe questa proposta nel progetto messo innanzi da una Associazione di capitalisti lombardi, e patrocinato dalla Deputazione e dal Consiglio provinciale di Milano, in quello cioè che, staccandosi da Novara e passato il Ticino sotto Turbigo, si dirige a Gallarate e quindi per la Val Cuvia a Luino.

Venendo ad esaminare la proposta del sig. ing. Tatti sotto il punto di vista delle conseguenze a cui sarebbe per condurre qualora venisse attuata, ecco a quali risultanze si arriva.

Dovendosi, come già si è detto, o tosto o entro pochi anni effettuare il passaggio del monte Ceneri, si avrebbero, per accedere al Gottardo, due linee d'interesse quasi esclusivamente lombardo: quella per Novara-Gallarate-Luino-Pino-Bellinzona, e quella per Milano-Como-Chiasso-Lugano-Bellinzona. La provincia di Milano si troverebbe esuberantemente fornita di accessi all'importante valico alpino; la provincia di Novara, se eccettuasi la sua città capoluogo ed una parte del circondario di Vercelli, sarebbe posta nella dura necessità di dover sempre raggiungere, in punti relativamente molto distanti, l'importante linea del Gottardo.

A Torino, a tutto l'alto Piemonte, ed a quella parte della provincia di Novara che confina colla provincia di Torino, verrebbe tolta la speranza di una scorciatoia di circa 10 chilometri col raggiungere la ferrovia che conduce in Isvizzera a Bellinzago o ad Oleggio; e gl'interessi del commercio genovese sarebbero pregiudicati, giacchè, come abbiamo dimostrato nella precedente nostra Relazione e come in questa nota ci proponiamo di sostenere, la linea per Sesto Calende è più breve di quella per Gallarate.

Aggiungasi ancora, che questi sacrificii sarebbero acaccompagnati dall'inconveniente di ottenere per Gallarate una linea di esercizio assai più costoso che non per Sesto Calende, giacchè l'elevarsi per quella fra le due Stazioni di Novara e di Luino ad una massima altezza, assai maggiore della massima altezza che si raggiunge per questa, non si può ottenere senza il consumo di maggior lavoro, e quindi senza il consumo di maggior quantità di combustibile, e con un danno che si riprodurrà in perpetuo, e che equivarrà a far sì che la linea gallaratese rappresenti un capitale fruttifero assai minore di quello che rappresenterebbe la linea per Sesto Calende.

Queste generali considerazioni, congiunte ai risultati degli studii di paragone stati esposti nella citata nostra Relazione 3 luglio 1876, basterebbero già per indurre la persuasione della convenienza di una linea per Sesto Calende in confronto di quella per Gallarate, persuasione che non può a meno di sempre più raffermarsi coll'esaminare dettagliatamente e col confutare l'indicata Memoria del sig. ing. Tatti.

Passando quindi ad esaminare la proposta Tatti rispetto agl'interessi della Città di Novara, la Commissione dimostra come questa non possa essere *indifferente* (come vorrebbe il sig. ing. Tatti) nella scelta dei due tracciati per Gallarate o per Sesto Calende, non offrendole questi gli stessi vantaggi, sia di lunghezza di linea, sia di commercio proprio o della sua provincia; e conchiude:

In quanto agl'interessi della Città di Novara sulla scelta della linea del Gottardo, faremo soltanto notare che, adottata la linea per Sesto Calende, non vi sarà più dubbio sulla concorrenza nella sua Stazione di quanto sarà per venire da Genova; ma che, adottata la linea per Gallarate, vi sarà sempre la minaccia di una diramazione da un punto fra Mortara e Novara, onde guadagnare qualche chilometro di percorrenza, diramazione che già fu vagheggiata dallo stesso sig. ing. Tatti, e che col tempo si potrebbe forse fare in modo più marcato, portando il punto di distacco al di sotto di Olengo.

Ma si dice che Novara, per la linea gallaratese, verrebbe ad acquistare nella propria sfera di efficacia il circondario di Gallarate non solo, ma anche quello di Varese e gran parte del Canton Ticino. La realtà di questo asserto non si può disconoscere, per quanto si riferisce al circondario di Gallarate; ma non si può pure tralasciare l'osservazione, che trattasi qui di un interesse affatto locale, e non di tanta importanza da dover prevalere su quelli più gene-

rali già stati indicati; e non è giusto che agl'interessi particolari fra Novara e Gallarate si sacrifichino non solo quelli della più gran parte della nostra provincia, ma anche quelli di tutta l'alta valle del Po e di Torino. Del resto, una volta fatta la linea per Sesto Calende, le comunicazioni dei circondarii di Gallarate, di Varese e del Canton Ticino con Novara non riuscirebbero per nulla disagevoli; e, messo il caso che le transazioni commerciali tra i paesi posti sulle due sponde del Ticino acquistassero tanta importanza da meritare una più diretta comunicazione ferroviaria, nè l'Amministrazione provinciale, nè l'Amministrazione comunale di Novara saranno per mancare al loro dovere, di porgere cioè quegli appoggi e di dare quei sussidii, anche materiali, che potranno giovare non solo per mantenerle attive, ma per moltiplicarle a reciproco e comune vantaggio.

Dopo aver accennato, in ordine agl'interessi di Milano, che, per questa Città, il vantaggio ritraibile dalla costruzione della linea proposta dall'ing. Tatti sarebbe unicamente limitato al tempo che può richiedere l'attuazione del valico del monte Ceneri, e quindi affatto passeggiero; la Commissione passa al punto riguardante gl'interessi di Genova, della Svizzera e della Germania.

Convenendo col sig. ing. Tatti che scopo principalissimo di questi interessi è di giungere al Gottardo « per la via più breve, per la più economica, e per quella che nel suo percorso può raccogliere la maggior somma di movimento locale in rapporto ai suoi commerci », la Commissione sostiene non avere la linea gallaratese il pregio di soddisfare alle tre condizioni indicate.

Quanto alla lunghezza, la Commissione dimostra che non solo la linea lacuale per Sesto Calende risulta più breve di 876 metri (com'era stato indicato nella Relazione del 3 luglio 1876), ma che tale differenza devesi ritenere inferiore alla reale, facendo notare quanto segue:

Dopo la comparsa della Memoria Tatti, la Commissione non ha potuto tralasciare di far eseguire accurati rilievi planimetrici ed altimetrici secondo l'andamento della linea lacuale; ha fatto studiare dal distinto ing. Vincenzo Soldati l'intiero tronco Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino, e da questi studii definitivamente risultò: che il tronco Sesto Calende-Ispra ha la lunghezza di chilometri 13; che il tronco Ispra-Laveno misura chilometri 9.5; che il tronco Laveno-Luino è di chilometri 15.545; che, per essere di chilometri 13.094 il tronco Novara-Bellinzona e di chilometri 20.29 il tronco Bellinzago-Sesto Calende, la lunghezza dell'intiera linea Novara-Sesto Calende-Ispra-Laveno fino alla Stazione di Luino è, non di chilometri 71.884, come era indicato nel N. XVIII della Relazione 3 luglio 1876, ma solo di chilometri 71.429; e che quindi la linea gallaratese è planimetricamente più lunga della linea lacuale, non di metri 876, ma sibbene di metri 1331.

Quanto alla lunghezza virtuale della linea, la Commissione viene alle seguenti conclusioni:

In seguito ai citati studii, che la Commissione provinciale di Novara ha creduto suo obbligo di far eseguire dall'ing. Soldati fra Sesto Calende e Luino dopo la pubblicazione della Memoria Tatti, risultò per rapporto alle pendenze: che, sui 13 chilometri che corrono fra la Stazione di Sesto Calende e quella d'Ispra, vi sono appena chilometri 1.5 colla pendenza massima del 6 per 1000, e che per tutta la rimanente lunghezza si hanno pendenze non eccedenti il 3 per 1000; che, fra le Stazioni d'Ispra e di Laveno, si hanno pendenze non eccedenti il 3.7 per 1000 sulla lunghezza di 5 chilometri, ma che, per evitare alcuni andamenti tortuosi nella planimetria della strada, conviene andare fino alla pendenza del 7 per 1000 per la restante lunghezza di chilometri 2.5; e finalmente che, sui chilometri 15.545 fra la Stazione di Laveno e quella di Luino, non è mai oltrepassata la pendenza del 6 per 1000.

Intanto, sia per la pendenza del 6.62 per 1000 che esiste per la lunghezza di chilometri 6.346 sul tronco Novara-Bellinzago, sia per la pendenza del 7 per 1000 che il sig. ing. Soldati ha creduto conveniente di adottare fra Ispra e Laveno, la lunghezza virtuale della linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino non si può ritenere eguale alla distanza orizzontale fra i suoi due punti estremi, ossia di chilometri 71.429, ma, come già venne fatto per la lunghezza virtuale della linea gallaratese, si deve essa calcolare col metodo proposto dall'ing. Ruva.

Facendo questo calcolo col tener conto del peso di convoglio brutto richiesto pel trasporto di una tonnellata sulla pendenza massima del 7 per 1000, che si verifica sulla linea in questione, si trova: che il lavoro dinamico da farsi in media per l'andata e pel ritorno dalla locomotiva per rimorchiare una tonnellata di merci da Novara a Luino per Sesto Calende, nell'ipotesi che la linea non avesse pendenze eccedenti il 6 per 1000, sarebbe di chilogrammetri 867,006; che il lavoro analogo per la stessa linea, quale risulta dall'utilizzazione del tronco Novara-Bellinzago e dai progetti Soldati, sarebbe invece di chilogrammetri 886,138; e che finalmente la sua lunghezza virtuale deve essere ritenuta di chilometri 73.005.

Essendosi trovato che la lunghezza virtuale della linea gallaratese è di chilometri 82.550, si deve ritenere che la lunghezza di questa linea, quando vogliansi applicare le formole state proposte dall'ing. Ruva, supera virtualmente quella della linea per Sesto Calende di chilometri 9,545, e non di chilometri 6.30, come avrebbe dichiarato il sig. ing. Tatti nella sua Memoria 15 settembre 1876.

Venendo poi a discorrere della spesa di costruzione, la Commissione osserva quanto segue:

Risultò dagli studii stati ultimamente intrapresi dal signor ingegnere Soldati per la linea Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino: che la linea lacuale è di metri 455 più corta di quanto aveva supposto la Commissione provinciale di Novara nella sua Relazione del 3 luglio 1876; che il tracciato fra Sesto Calende ed Ispra è di una facilità senza pari, giacchè non richiede che piccoli movimenti di terra e pochi manufatti di nessuna importanza; che, per maggiore comodità nell'andamento planimetrico della linea, conviene aprire fra Ispra e Laveno le due gallerie di Monvalle e di Mombello, della complessiva lunghezza di 1400 metri; che fra Laveno e Luino bastano sei brevi gallerie, della complessiva lunghezza di 2080 metri.

Rifacendo quindi il calcolo della spesa occorrente per la linea Novara-Bellinzago-Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino; ritenendo che trattasi qui di un calcolo di confronto fra la linea lacuale e la linea gallaratese, e che per conseguenza non è il caso di tener conto delle spese per la Stazione internazionale a Luino e pei raccordamenti colle ferrovie già esistenti, giacchè queste spese sono comuni per le due linee in questione, come pure di quelle per l'ampliamento della Stazione di Sesto Calende, giacchè un ampliamento analogo si dovrebbe fare a Gallarate; e finalmente, basando i calcoli sui dati già stati stabiliti nel numero XX della citata Relazione, non che sui risultamenti degli ultimi studii del signor ing. Soldati, si giunge al seguente quadro:

Tronco	Novara-Bellinzago, già in esercizio	
Id.	Bellinzago-Sesto Calende col ponte sul Ticino, come nel numero XX della prima Relazione . . . . . L.	6,018,100
Id.	Sesto Calende-Ispra, chilometri 13 di strada a L. 160,000 per ogni chil. »	2,080,000
Id.	Ispra-Laveno, chilometri 8.1 di strada a L. 170,000 per ogni chilom. . »	1,377,000
	Chilometri 1.4 di gallerie a L 900,000 per ogni chilometro . . . . »	1,260,000
Id.	Laveno-Luino chilom. 13.465 di strada a L. 225,000 per ogni chilom. . »	3,029,625
	Chilom. 2.08 di galleria a L. 1,220,000 per ogni chilometro . . . . »	2,537,600
	Totale L.	16,302,325

Cosicchè il costo totale della linea lacuale risulta di lire 807,499 minore di quello stato stabilito per la linea gallaratese nella più volte citata Relazione del 3 luglio 1876. Nè può esservi timore che questo risparmio di spesa sia solo apparente, giacchè i prezzi chilometrici, che la Commissione ha adottato nella valutazione del costo per la linea lacuale, sono piuttosto esagerati in più, quando si confrontino colle località da attraversarsi e colla fermezza dei terreni sui quali la strada deve essere stabilita; ed infatti, il signor ing. Soldati, uomo di molta pratica e di abilità non comune nello studio di tracciati ferroviarii, in seguito all'esame minuto e ponderato di tutte le condizioni dei luoghi e dei terreni, non esitò di fissare in una cifra assai minore di quella da noi stabilita la spesa per la costruzione del tronco Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino. E, mentre dai nostri calcoli risulterebbe che il costo medio chilometrico del tronco Sesto Calende-Ispra-Laveno-Luino è, in cifra tonda, di L. 270,000, da quelli del signor ing. Soldati si dedurrebbe che lo stesso costo medio è solo di L. 215,000.

Escludendo finalmente l'inammissibile idea che il Governo italiano debba rifiutare la linea di Sesto Calende per la ragione che il tronco da Bellinzago a Sesto Calende corre poco distante dall'attuale linea per Arona, quando sia provato che quella linea è in realtà la più breve, la più economica, e quella che raccoglie la maggior somma d'interessi generali, provinciali e locali, la Commissione così conchiude:

La Commissione provinciale di Novara, sia per gli studii che ha avuto occasione di fare onde poter produrre la sua prima Relazione del 3 luglio 1876, sia pei nuovi a cui ha dovuto accingersi per ribattere ad una ad una tutte le opposizioni, che contro la Relazione stessa furono sollevate dall'Associazione promotrice della linea gallaratese per mezzo del distinto suo ingegnere signor Luigi Tatti, si trova sempre ferma nelle sue conclusioni, state riportate nel principio di questo lavoro. Essa ha acquistato l'intima convinzione e si è raffermata nell'idea, che, indipendentemente da qualsiasi spirito di parte, la linea lacuale, siccome quella che presenta minor percorso e minori pendenze, che esige minori spese di costruzione e minor tempo di esecuzione, e che riunisce i maggiori interessi del transito, sia la più conveniente e quella che meglio concilia i generali interessi dell'Italia, della Svizzera e della Germania per accedere al Gottardo dalla parte di Pino; e, nel mentre si augura che questa sua opinione sia condivisa dalla maggioranza di quanti s'interessano a questo passaggio, sarà sempre per rispettare come assennate ed imparziali le decisioni che, in ultima istanza, sarà per prendere il Governo in una questione, la quale, quanto è importante, altrettanto è, nelle attuali condizioni della Società della ferrovia del Gottardo, di difficile ed intricata soluzione.

E noi pure non dubitiamo che il Governo saprà equamente bilanciare i vitali interessi delle provincie più direttamente collegate alla grande ferrovia internazionale.

UNA ESCURSIONE FERROVIARIA
negli Stati Uniti d'America

(Continuazione — V. N. 16) (*)

New-York. — Passando a New-York, dichiaro che non avrei creduto di trovarvi una Stazione magnifica, quale è quella del *Central Hudson River*, situata alla 42.ma strada nel centro della città.

L'aspetto n'è davvero imponente; colla sua facciata principale lunga 210 metri, e colle sue tre eleganti cupole, porge l'idea del Palazzo delle Tuileries, e mi parve il migliore edificio del suo genere, il tipo caratteristico delle Stazioni eleganti e grandiose.

Altre Stazioni, bellissime pure, ho veduto nelle principali città, come Albany, Buffalo, Filadelfia, Chicago, Cincinnati, ecc., ma nessuna da porsi a confronto colla succitata, che gli Americani vantano, a ragione, come la più bella del mondo.

Trovai, per contro, la massima semplicità ed economia nelle Stazioni intermedie, nei paesi di poca importanza. Quasi tutte in legno e piccolissime; mi parevano casotti in scala tripla di quelli adoperati pei nostri cantonieri.

Ristrettissimo per numero il personale in tutte le Stazioni. Le principali fra queste (in talune delle quali il movimento ordinario dei viaggiatori è almeno il doppio di quello che verificasi alla Stazione centrale di Milano) hanno da 24 a 26 individui del Traffico, compreso il Capo-Stazione ed il portiere. Nelle Stazioni intermedie, 2 impiegati o 3 al più. Nelle infime un solo agente, che fa anche da telegrafista.

A differenza di quanto si usa in Inghilterra, è vietato in America, come da noi, l'accesso alle tettoie delle Stazioni a chi non è munito di biglietto di viaggio.

Biglietti. — Orarii. — Vi è in America *una sola classe di posti*; ed il biglietto si compera non solo al *guichet* delle Stazioni, ma pure in città, presso le Agenzie delle varie Compagnie e nei principali alberghi. È sempre valevole per qualunque giorno, finchè non sia usato, ad eccezione dei biglietti circolari, che hanno un limite di validità dal giorno del rilascio.

Questo sistema mi parve di vantaggio grandissimo, perchè diminuisce la calca intorno agli sportelli delle Stazioni, e permette di partire con un treno successivo, se non si fa a tempo per quello divisato.

Chi, avendo un biglietto *diretto* ad una data Stazione, vuole invece fermarsi a mezza via, può sempre ottenere un altro biglietto dal Capo-conduttore. Io approfittai varie volte di questa buona usanza per visitare città, la cui importanza mi era stata indicata soltanto lungo il viaggio.

Nessun *Orario* in America indica il prezzo del viaggio, e molte volte neppure le distanze da Stazione a Stazione, come non sono indicate, ad esempio, nella *Guida ufficiale* contenente gli orarii di tutte le ferrovie americane e canadesi. Per contro, ogni Compagnia distribuisce *gratuitamente* bellissime carte geografiche colorate, su cui è tracciata in grosse linee la sua rete ed in linee sottili le altre: sul rovescio sono segnati gli orarii. Naturalmente tutte codeste carte portano scritto: « Questa è la linea la più breve, la più comoda, ecc. ecc.,.... da..... a.... ». Per Chicago ad esempio, vi sono 4 linee di differenti Compagnie, e le carte d'ognuna porta la suddetta iscrizione. A chi credere?

Per viaggiare nel miglior modo da una in altra città, occorre conoscere anzitutto quante linee vi sono, quale la migliore per servizio, per bellezza, ecc., prendendo informazioni da qualche individuo pratico o negli alberghi; ma in questi ultimi bisogna andar cauti, usando le Compagnie pagare degli agenti, che consiglino i forestieri a preferire le loro linee, anche quando non sono le migliori.

Molte lagnanze ho udito dagli Europei a tale riguardo; e fra gli altri da un Console, a cui per recarsi alla sua lontanissima destinazione fecero scegliere a New-York una linea, che trovò poi sprovvista di vetture a letto.

Prezzi. — I prezzi variano sovente, e vedesi scritto presso le Agenzie in città, a caratteri cubitali: « Riduzione del..... p. 0[0 da.... a.... sulla linea...... la migliore...... ecc. ».

Tutti ne approfittano in quel giorno, ma l'indomani le altre Compagnie fanno eguale riduzione. Chi ci guadagna è il pubblico. — Se poi vi è una sola linea fra due punti, i prezzi sono più elevati, essendo libera interamente ogni Compagnia di fissare le tariffe a suo talento.

Durante l'Esposizione, i prezzi su tutte le ferrovie erano ridotti all'incirca del 25 p. 0[0; sicchè si andava da New-York a Filadelfia (150 chilom.) con fr. 12.50, mentre il prezzo era precedentemente di 16.

(*) Nel 1° articolo pubblicato nel detto numero, a pag. 253, 2ª col., 4ª riga, in luogo di *oltre 8 gradi di latitudine*, leggasi *18 gradi*. (La Red.)

Il prezzo medio negli Stati Uniti, come dicevami il presidente d'una grande Ferrovia, è a ritenersi di 15 centesimi per miglio, ossia cent. 9.3 per chilometro.

Sulla linea del Pacifico, ove è minore il traffico e non v'è concorrenza, i prezzi sono alquanto più elevati.

Da Chicago a S. Francisco 580 franchi, ossia 15 centesimi per chilometro; e malgrado ciò, la linea non è molto produttiva.

Sulle linee di gran movimento, nella cerchia di 80 miglia circa attorno a New-York, i prezzi erano scesi anche a 7 centesimi per chilometro. Sulla rete della Pensilvania, come abbiamo veduto, il prezzo medio è di cent. 0,083.

Si può ritenere per regola generale e sicura, da me controllata, che in America, pei viaggi lunghi cogli *express*, si pagano 5 franchi l'ora, più 15 franchi ogni 24 ore per chi prende, invece delle vetture ordinarie, i vagoni-*salon* nel giorno e quelli a letto la notte. Tenuto conto del valore del denaro, colà nel rapporto di 1|5 con quello che ha in Italia, si spende in America assai meno, viaggiando assai più comodamente che in Europa.

Munito di biglietto, il viaggiatore, nelle Stazioni testa di linea, può entrare nel convoglio già pronto 20 minuti prima della partenza, se non vuole attendere nell'unica sala d'aspetto. Nelle Stazioni intermedie, si passeggia pel *trottoir*, attendendo il treno per salirvi subito giunto, giacchè le fermate non sono che di pochi secondi. Conviene affrettarsi a prender posto, poichè, se per solito havvene un numero sufficiente acciò tutti possano sedere, le Compagnie però non li garantiscono: quando vi è gran folla, chi giunge tardi sta in piedi. Non si aggiungono vetture; il treno è già composto sempre secondo la forza della macchina, la gran lunghezza delle carrozze non permettendo di girarle sulle piattaforme poco prima della partenza, come da noi si usa.

Se i viaggiatori sono molti, si farà un *bis*, un *ter*, ecc.; da New-York a Filadelfia si eseguivano 6 o 7 treni, uno dopo l'altro a 10 minuti di intervallo, cogli individui stivati in ogni punto delle carrozze. Parlo degli ultimi tre mesi dell'Esposizione, nei quali affluivano 128,000 visitatori al giorno in media, ed in una certa giornata salirono a 250,000, pagando tutti il loro biglietto d'ingresso.

Carri-merci. — Niente di rimarchevole nei carri da merci, di tipo eguale a quello che si adopera nel Würtemberg: due carrelli mobili con 4 ruote cadauno, della portata di 12 a 14 tonnellate.

Carrozze ordinarie — Nell'esterno, le carrozze ordinarie, dell'unica classe esistente, sono tutte del genere delle Pullman, che ognuno ha veduto a Torino, Milano, ecc., e quindi non occorre descriverle. Faccio solo notare che il gradino inferiore delle 4 scalette in ferro d'ogni carrozza viene a livello dei marciapiedi in tutte le Stazioni, per cui si sale con tutta facilità sul treno, anche quando comincia a muoversi, e si scende comodamente coi sacchi da viaggio in mano. Senza questa comodità, le fermate, che colà sono di pochi secondi, diverrebbero insufficienti.

Nell'interno, le carrozze ordinarie sono tutte, si può dire, d'un solo tipo in qualsiasi ferrovia degli Stati Uniti. Due file di 14 sedili cadauna, con un passaggio nel mezzo come un corridoio: ogni sedile è capace di due persone, quindi, in complesso, ogni vettura può contenerne 56 sedute. L'appoggiatoio di ogni sedile, mobile intorno ad un asse passante per la mezzaria, può essere girato a destra od a sinistra; sicchè quattro persone, collocate su due sedili successivi, possono, volendo, sedersi di fronte due a due, o presentarsi il dorso.

Questi appoggiatoj hanno il difetto di essere troppo bassi, non raggiungendo l'altezza delle spalle: se vuolsi dormire, non v'è modo di appoggiare il capo; ed in un lungo viaggio, è un vero supplizio, o tale almeno mi parve in un viaggio di 16 ore consecutive, in cui, per mancanza di Pullman, dovetti accontentarmi di un posto in una carrozza ordinaria.

I sedili sono coperti di velluto, ma non troppo larghi, e due persone debbono essere di limitate dimensioni per non starvi a disagio. Si possono paragonare quei posti a qualche cosa meglio dei nostri secondi, salvo la mancanza di appoggio, che è un grave inconveniente.

Ogni carrozza ha però il suo *water-closet*, l'immancabile recipiente di acqua ghiacciata con relativo bicchiere, ed una stufa od anche due negli angoli, sempre, fin troppo, riscaldate. Il consumo medio di carbone pel riscaldamento è di chilog. 7.50 all'ora per le due stufe assieme.

Talune Compagnie vi sostituirono il riscaldamento ad acqua calda, mediante un apparecchio posto sotto la cassa della carrozza, guadagnando così spazio pei sedili ed evitando l'incendio dei veicoli, che sempre si manifesta *negli scontri* per lo spandersi della brace sul pavimento. Anche ultimamente, nell'orribile disastro della rottura del ponte di Asthabula, per causa del quale tutto il treno precipitava nel fiume Ohio, si verificò che le carrozze si erano incendiate.

Ogni treno ha un vagone a fumare, dove si recano tratto tratto i fumatori anche dalle Pullman, non potendosi fumare nelle altre carrozze.

Vetture Pullman — Se il viaggio è di una certa lunghezza od il percorso è di notte, ognuno, che appena appena ne abbia i mezzi, prende un posto nelle vetture del noto costruttore signor Pullman, dette *Sleeping* o *Parlor-cars*, secondochè servono per dormire o per conversare. Ve ne hanno sempre due o tre ed anche più per ogni treno, secondo le linee ed i treni.

Fra New-York-Filadelfia-Pittsburg-Chicago, linea di maggior traffico di viaggiatori, nei treni notturni diretti erano più in abbondanza talora le dette vetture, che le carrozze ordinarie.

Gli *Sleeping-cars* non continuano sempre il viaggio; di giorno vengono staccati, alla mattina verso le 8, alla prima Stazione d'importanza, ove i viaggiatori scendono per la colazione; si aggiunge in loro vece un *Parlor-car*, ove non ci sono letti, ma ad ogni passeggiero è assegnato e numerato un bel seggiolone girevole, molto elegante.

Si riprende poi lo *Sleeping-car* la sera verso le 7, alla fermata pel pranzo; giacchè in America, pei treni diretti nelle lunghe tratte, sono combinati gli orarii in guisa da aver tre fermate di 20 minuti per tre refezioni, verso le 8 ant., le 12 e le 7 pom.

In certi convogli è annesso pure un vagone *restaurant*, ove si paga 5 fr. la refezione stessa che, scendendo al buffet, si ha per 3.75. Non è una speculazione ben riuscita finora, e ne approfittano solo coloro che pel brutto tempo non vogliono discendere, o per qualsiasi ragione non possono.

Altra specie di *Parlor-cars* ho trovato su certe tratte, ove i treni di notte raggiungono importanti Stazioni prima dell'alba. Non vi sarebbe chi prendesse un letto e vi si coricasse per lasciarlo così presto. Vi sono invece seggioloni appositi, che si allungano mediante un meccanismo: n'esce fuori un appoggio pei piedi, e diventano quanto puossi dire comodi per un riposo di qualche ora, senza spogliarsi.

Nelle Stazioni di testa, se il treno arriva a destinazione nel mattino di buon'ora, si lasciano ancora dormire i passeggieri nello *Sleeping-car* fin verso le 8 antim. Tanto nei *Parlor*, quanto nei *Sleeping-cars*, un servitore negro li sveglia all'ora debita, e non c'è a temere. Si usa dargli la mancia di uno scellino per notte.

I biglietti delle Pullman si possono avere dalle Stazioni in città, o si prendono alla Stazione, previa presentazione dei biglietti di viaggio; ed anche durante il percorso, se i letti non furono tutti presi alla partenza. Il prezzo di ogni letto è di 10 fr. per notte; e quello di un posto nel Salon di giorno, di 5 fr.

Gli *Sleeping-cars* hanno 8 letti per parte, dei quali 4 al basso e 4 al disopra: questi ultimi più incomodi, dovendosi accedervi con scala a mano. Una signora non vorrà mai andarvi, sia per questo inconveniente, sia per le forti ondulazioni che vi si provano, stante l'altezza sul livello delle rotaie, e tanto più se la linea è in disordine: chè allora sembra di essere in alto mare, e non si soffre meno che nelle *cabines*.

Oltre ai 16 letti situati nella parte centrale della carrozza, avvi pure, ad una delle teste, uno scompartimento separato detto *State-Room*, chiuso da porta, contenente due soli letti bassi per due individui che vogliano restar soli. Lateralmente allo *State-Room* è collocato il *water-closet* ed uno stanzino da toeletta per gli uomini. Un piccolo gabi-

netto è destinato ai fumatori, coll'obbligo di tenerne chiusa la porta, onde non si spanda il fumo.

Qualunque sia il numero degli *Sleeping-cars*, nel treno vi ha un solo conduttore appartenente alla Casa Pullman, che visita esclusivamente i biglietti per i letti, e nulla ha che fare col Capo-convoglio, che fa poi la verifica dei biglietti di viaggio. In ogni Pullman però v'ha, come dissi, un *negro* pel servizio dei viaggiatori, pulizia degli abiti, ecc.; egli è solito a preparare i letti verso le 8 pom., ma attende anche più tardi per un dato scompartimento, i cui possessori non vogliano lasciare così presto i sedili per convertirli in letti. Verso le 11 pom. poi si spengono i lumi, lasciandone uno solo con scarsa fiammella, e tutti vanno a dormire.

Colle cortine tirate ed abbottonate nell'interno, le signore possono vestirsi e spogliarsi liberamente, senza tema di esser vedute.

Durante il viaggio, è proibito rimanere sul pianerottolo esterno, tanto delle Pullman, quanto delle vetture ordinarie: il solo frenatore vi si reca quando occorre serrare il freno a mano; ed è buona misura di precauzione, essendovi pericolo di cadere, se non si è bene assicurati colle mani, stante le forti scosse laterali nelle curve, quando si corre a grande velocità. Ciò dipende dalla mancanza di 2 respintori laterali, che si tocchino fra l'una e l'altra vettura, come hanno i nostri veicoli. Non avrei mai creduto all'intensità del *lacet*, o movimento ondulatorio, che vi si sente, se non lo avessi io stesso provato.

Armamento — Disposizioni per la sicurezza dei convogli — Scambii — Manovre dei segnali nelle Stazioni — Non vi è fra le rotaie uno scartamento uniforme per tutte le ferrovie degli Stati Uniti e del Canadà, nè apparisce l'intenzione di giungere a questa unità. Persino 10 cm. di differenza fra le une e le altre ho verificato io stesso, e mi dissero che in certi siti è maggiore; lo scartamento di 1,448 (4 piedi e 9 pollici), appartenente alla *Pensilvania*, la più grande delle Compagnie americane, è forse il più generalizzato. I vagoni d'una ferrovia viaggiano pure sulle altre linee, talora senza modificazione, se la differenza non è grande, o mediante una terza rotaia come sul Ponte del Niagara, che congiunge le due ferrovie *New-York Central* col *Great-Western* del Canadà, tra le quali la differenza è di 24 cm.

Mi è accaduto poi, nella gita a Nuova Orléans, di veder cambiare in una Stazione-limite di due Compagnie, durante la notte, le ruote alle due vetture Pullman riunite, che erano nel treno, senza farne discendere i viaggiatori che vi dormivano. Si passava così sulle linee della *Pensilvania*, avente uno scartamento di 4 pollici in meno del binario precedente; e l'operazione durò 7 minuti precisi per ogni Pullman, senza sentire alcuna scossa. Con quattro piccoli *jacks* idraulici (o come da noi si direbbero *cricks* a pompa), tanto comuni presso le officine americane, si alzarono i veicoli presto e senza urti. Un Capo-squadra colla voce faceva agire gli operaj contemporaneamente, e noi ci sentivano sollevati a poco a poco, nella identica guisa degli abitatori delle case di Chicago, che non ne uscirono quando, collo stesso metodo, esse vennero portate a più alto livello, secondo il tracciato delle nuove vie. La locomotiva e le carrozze ordinarie furono invece cambiate, facendo il trasbordo dei viaggiatori.

In molte ferrovie del Canadà, in quelle del Sud, fra S. Louis e New-Orléans, si hanno ancora le rotaie di 6 metri, e le giunzioni appoggiate sulle traverse. Vi si viaggia, per conseguenza, malissimo. In generale però, sulle ferrovie più frequentate dai viaggiatori, è già applicata dappertutto la steccatura, con quattro bolloni e giunzione sospesa, e vi si viaggia a meraviglia. Le rotaie sono portate alla lunghezza massima (finora) che io abbia veduto colà, di 30 piedi = 9,15; eccezione fatta d'una rotaia lunga 30 metri che figurava all'Esposizione, ma solo come prova di ciò che potrebbe fare lo Stabilimento Cambria: portava l'etichetta: « *la più lunga rotaia del mondo* ».

Ad ogni anno, nelle relazioni agli azionisti, gli Amministratori annunciano l'avvenuta sostituzione di parte delle rotaie in ferro con quelle di acciaio. Ma la Compagnia *Pensilvania* le ha già tutte in acciaio, fabbricate per lo addietro in massima parte nell'Inghilterra, esigendo però la più scrupolosa osservanza dei Capitolati, nei quali vidi introdotto anche il limite in più ed in meno del percento di carbonio che doveva contenere l'acciaio. Ora si provvedono quasi totalmente in America, dalla fabbrica *Cambria* sui monti Allegani. Il peso delle rotaie per metro corrente è di 32 chilog.

Quasi dappertutto è adottato il *block system*, come in Inghilterra, per la sicurezza del movimento dei treni percorrenti lo stesso binario. Questa disposizione consiste, come è noto, nel dividere la linea in varie tratte, più o meno lunghe (8 a 10 ch.), secondo che vi sono curve, gallerie, forti discese, ecc.; ed al termine di ogni tratta, lateralmente alla via, stanno piccole torri in legno, alte metri 8 circa, con la base di 4 metri di lato. Da ognuna di quelle torri, riunite fra loro mediante il telegrafo, un agente spiega, come segnale, una bandiera di giorno ed un fanale di notte, che il macchinista ed il personale del treno possono vedere da lontano. Il segnale rosso indica fermata; il *bleu* avanzamento con precauzione; il *bianco* linea libera ossia in questo caso il macchinista può percorrere tutta la tratta successiva alla torre, sicuro di non trovare treni sul suo binario. A queste tratte si dà il nome di *block*, quello stesso che si dà agli isolati di case nelle città.

Su certe linee vi sono anche tre o quattro binarii, due dei quali destinati esclusivamente al servizio delle merci e due pei viaggiatori. La locomotiva tiene sempre *il binario di destra*, a differenza di quanto si usa in Europa.

Non vi sono guardiani negli attraversamenti a livello, e solo scorgesi in tali punti un avviso scritto a grandi caratteri sopra una elevata tavola di legno: « Look out for the locomotive » (attenzione alle locomotive). Per contro, il macchinista ha l'obbligo della massima oculatezza e circospezione; deve fischiare prima dell'attraversamento.

Nelle ferrovie più perfezionate, più importanti per numero di chilometri e per traffico, quali senza dubbio la *Pensilvania* e la *Philadelphia and Reading*, da molti anni è adottato in special modo lo scambio col sistema Wharton in acciaio Bessemer, il quale differisce affatto da quanti io ho veduti. Consiste nell'operare il trasferimento delle ruote del treno dalla via principale alla nuova, mediante un piano inclinato a pendenza e contropendenza, secondo cui sono foggiati gli aghi che fannosi avvicinare al binario principale, quando vuolsi fare lo scambio: a poco a poco, le ruote vengono sollevate, finchè il loro bordo sia ad un livello superiore a quello della rotaia da abbandonare, il che succede dopo un percorso di metri 1,373, ossia 4 pollici e mezzo. Comincia allora la discesa lungo la contropendenza, le ruote si trovano sulla rotaia del nuovo binario.

Questo sistema, che ebbe il premio d'onore dall'Istituto Francklin di Filadelfia, è un vero perfezionamento, perchè l'apparecchio mobile lavora solo quando i treni si dirigono verso la linea secondaria, o l'abbandonano. Lascia intatte le rotaie della via principale, risparmia al materiale mobile gli urti ed il consumo, prodotti dalle soluzioni di continuità, e non vi ha l'inconveniente degli aghi presi per punta dalle ruote anteriori della locomotiva.

Non saprei invero perchè sinora non sia stato introdotto in Europa, mentre gli Americani che, pochi anni fa, avevano gli scambii del sistema europeo, dopo moltissime esperienze si decisero ad adottare quasi esclusivamente il Wharton, che non è di una spesa eccessiva. Figurava alla Esposizione, ed ognuno che volle potè avere disegni e spiegazioni in proposito.

Nelle Stazioni principali, per la manovra degli scambii e per i segnali, il sistema Saxby and Farmer da noi pure adottato, e che funziona regolarmente a Genova P. P., sebbene più costoso, è assai più usato che non sia l'altro, di John Brierley and Sons egualmente di Londra, che sarebbe di più economico impianto. Ambedue questi sistemi figuravano, con modelli in vasta scala, all'Esposizione. Sono basati all'incirca sullo stesso principio, ma il Saxby è più sicuro. Libretti e disegni, con tutte le più dettagliate spiegazioni, mi vennero forniti degli inventori.

Movimento — Treni. — Si percorrono coi treni città e borghi pieni di gente, attraversandone le vie principali coi

binarii, o camminando su di essi parallelamente ai passeggieri, ai carri ed alle carrozze dei privati, senzachè io abbia veduto succedere inconvenienti. Richiesi persone competenti se mai non avessero luogo, e mi fu risposto che assai di rado. Unica precauzione è il procedere al passo, suonando continuamente una grande campana, posta sull'alto della macchina.

È proibito ai macchinisti di servirsi del fischio, salvo nei passaggi a livello, nei casi eccezionali, e per dar avviso al Capo-conduttore di qualche anormalità; così non si spaventano i cavalli, ai quali invece non dà fastidio la campana, come lo prova l'esperienza di tanti anni.

Il treno in marcia è dipendente dal Capo-conduttore, il quale dà pure la partenza al macchinista nelle Stazioni, mediante una cordicella che attraversa tutte le carrozze nell'interno, e che, tirata, va a suonare una campanella, posta presso il manometro della locomotiva. Questa campanella non ha nulla che fare colla campana grande, di cui ho parlato sopra, manovrata soltanto dal macchinista.

La detta campanella serve pure per la trasmissione di varii segnali al macchinista: un colpo di campana, quando la macchina è ferma, significa *partite;* due colpi, quando la locomotiva è in movimento, *fermata immediata*; tre colpi, quando la locomotiva è ferma, ordine di *retrocedere*; tre colpi, quando la macchina è in moto, indicano al macchinista: *fermata alla prossima Stazione*, anche se non portata dall'orario. (*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Ferrovia Eboli-Reggio

A schiarimento di quanto ebbe a scriverci il nostro corrispondente di Roma, circa gli studii pel tracciato della progettata linea Eboli-Reggio, l'egregio ingegnere Giordano, deputato al Parlamento, c'invia la lettera seguente, che di buon grado pubblichiamo:

Onorevole Direttore,

Tengo tanto alle notizie ed agli apprezzamenti del *Monitore delle Strade Ferrate*, ne riconosco talmente la competenza e l'importanza, che credo non dover lasciare senza due parole di replica, quello che sotto la data del 10 corrente, le scriveva il suo corrispondente da Roma in riguardo all'Eboli-Reggio e al mio progetto. Esso diceva « Nulla è « deciso ancora, non è risolto il difficile problema circa il « più corretto disegno di una linea Eboli-Reggio; e dal « Ministro dei lavori pubblici venne incaricato l'egregio « ing. Passerini, Commissario delle ferrovie, di compiere « siffatto studio, esaminando principalmente il ripetuto « progetto dell'on. Giordano, per concludere se possa que- « sto servire di base realmente ad un progetto definitivo, « o *giovi meglio porlo da banda per farne uno nuovo* ».

Ora questo apprezzamento dell'incarico dato all'egregio ing. Passerini distruggerebbe, se fosse esatto, tutti gli antecedenti che esistono sul progetto dell'Eboli-Reggio. E questi sono i seguenti, cioè: 1° Tanto il progetto mio, quanto gli altri per differenti tracciati, furono già esaminati, come è imposto tassativamente dalla legge sulle opere pubbliche, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, fin dall'anno 1874; e il Consiglio fu di voto doversi preferire la linea lungo il versante tirreno, *proposta dall'ing. Giordano*; 2° Il prelodato Consiglio, per altro, indicò certe norme e criterii con i quali doveva il progetto Giordano modificarsi: queste modifiche furono eseguite, e fu già domandato che venissero sottoposte all'approvazione del Consiglio.

Da questo stato di cose emerge, come legittima conseguenza, che la questione del tracciato fu già risoluta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con preferenza alla linea tirrena da me tracciata; e che ogni altra questione oggi non può consistere in altro, che nel vedere, ed a tavolino e anche con ispezioni locali, se le modifiche suggerite dal Consiglio furono da me eseguite. La legge sulle opere pubbliche non è lettera morta per nessuno, e molto meno per l'onorevole Ministro, che ne è stato sempre scrupoloso osservatore.

Mi creda, egregio Direttore, di Lei

Roma, 21 aprile 1877.

Devotissimo
Ing. Francesco Giordano
Deputato al Parlamento.

Ci manca oggi la solita corrispondenza settimanale da Roma, essendo sgraziatamente caduto ammalato il nostro corrispondente. Vi suppliamo in parte colla pubblicazione dei seguenti cenni, che avevamo stralciato dalla ultima lettera dello stesso corrispondente:

Roma, 17 aprile.

Continua a svilupparsi con marcati progressi l'esecuzione della legge 30 agosto 1868 sulle strade comunali obbligatorie.

La dodicesima ripartizione dei sussidii dello Stato, ultimamente decretata, comprende più di 600 Comuni, 2758 chilometri di strade, 25 milioni di lire di lavori, e 6,300,000 di sussidii.

Così la rete delle strade sussidiate, suddivisa su 4000 e più Comuni, si estende ora per 11,500 chilom., comprende 118 milioni circa di lavori, e 29 milioni di sussidii governativi.

Rettificate le cifre dei lavori compiuti e dei pagamenti del concorso governativo proporzionale all'aumento delle opere, trasportando al 1877 i pagamenti rimasti a farsi al 31 dicembre 1876, abbiamo:

1870 lav. eseg. L.	408,912.76	sussidii pag. L.		77,085
1876 »	» 13,098,084.50	»	»	3,071,327
1877 1° trim.	» 4,699,595.60	»	»	1,154,767

Mi limitai per brevità a fornirvi i dati estremi, ma eloquenti.

Confrontando il 1° trim. del 1877 con quelli degli anni precedenti, abbiamo, per ciò che si riferisce all'ammontare delle opere: 1872, L. 254,365; 1873, L. 1,157,179; 1874, L. 2,442,321; 1875, L. 3,241,035; 1876, L. 3,694,023; 1877, L. 4,694,023;

e per i pagamenti dei corrispondenti sussidii governativi, abbiamo: 1872, L. 73,931; 1873, L. 246,039; 1874, L. 516,461; 1875, L. 777,882; 1876, L. 810,955; 1877, lire 1,154,767.

Venne pubblicata recentemente la carta delle strade obbligatorie delle Puglie, di maniera che possediamo oramai complete ed ottime carte stradali della Sicilia, Sardegna, Calabrie, Basilicata, Roma e Puglie. Sono in corso quelle dell'Umbria e delle Marche. Per la Campania e gli Abbruzzi è sospesa l'esecuzione sino a che saranno pubblicati i rilievi al 50[m del nostro Stato Maggiore, locchè deve avvenire entro il 1877. B.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Oggi ha luogo, per conto esclusivo della Società dell'Alta Italia, una visita preliminare dei Capi-servizio del nuovo tronco della ferrovia Pontebbana dalla Stazione per la Carnia a Resiutta, allo scopo di riconoscere lo stato dei lavori e stabilire quando possa effettuarsi la visita formale di collaudo da parte della Commissione governativa. Dalle notizie pervenuteci possiamo ritenere che non vi sarà ostacolo a che questa visita possa aver luogo fra qualche giorno, ed immediatamente dopo anche l'apertura del detto tronco all'esercizio.

La costruzione del 7° ed ultimo tronco della suddetta ferrovia Pontebbana, cioè dal Rio Costa da Presa al confine austro-ungarico, sarà molto probabilmente deliberata all'Impresa Marsaglia di Torino, che fece il maggiore ribasso, cioè il 23.75 p. 0|0, nelle offerte presentate al concorso, che si chiuse il 21 corrente, come annunciammo.

Il Ministro dei lavori pubblici, con decreto del 20 corr., ha approvato i progetti particolareggiati per le pile del ponte sul torrente Fella, della suddetta ferrovia, nonchè della travata metallica del cavalcavia da costruirsi alla sponda sinistra del torrente medesimo.

Col giorno 20 corr. venne compiuta la fondazione del 2.o spallone del ponte sull' Oglio della ferrovia Treviglio-Rovato. Ora che sono fatte le fondazioni dei due spalloni, il lavoro potrà procedere senza pericolo d'interruzione per causa di cattivo tempo.

Ci scrivono da Catania che il Ministero rifiutò di concedere la gratificazione chiesta dall'Impresa Vita, pel caso ch'essa compisse, prima del termine fissato, i lavori della congiunzione ferroviaria tra S. Caterina e Caltanissetta; laonde si prevede che quel tratto non sarà compiuto prima dell'agosto 1878.

Alla Stazione di Valsavoja (linea Catania-Siracusa), venne eretto apposito edificio, con annesso magazzino per deposito delle merci, e venne collocato il secondo binario.

Ci scrivono da Roma che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in una sua recente adunanza, opinò: Potersi dichiarare con diligenza studiato ed in modo da riuscire utilissimo per maggiori studii di dettaglio un progetto di ferrovia da Bagno di Romagna, nella Valle del Savio, a Pierantomi, sotto Umbertide (Perugia), redatto dall'ing. comm. Coriolano Monti, presentato al Ministero dei lavori pubblici dal Municipio di Città di Castello a nome dei Municipii dell'Alta Valle del Tevere, ed avente per oggetto generale la costruzione di una strada ferrata nella Valle Tiberina, la quale dai pressi di Perugia per Umbertide, Città di Castello, Borgo San Sepolcro e Pieve Santo Stefano, dovrebbe passare l'Appennino a Monte Coromero, e raggiungere la Valle del Savio a Bagno, d'onde discenderebbe poi fino a Cosenza per mettersi di là in comunicazione colla Venezia ed in ultimo colla Germania.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Ivrea-Aosta. — La *Gazz. Piem.* del 19 dice che un dispaccio pervenuto al sottoprefetto di Aosta gli annuncia che S. M. il Re ha assegnato, dalla sua cassetta particolare, la somma di L 50,000 a favore della ferrovia d'Aosta.

Ferrovia di Superga. — La Deputazione provinciale di Torino, nella seduta del 16 corr., approvò il verbale del Consiglio comunale, con cui venne deliberato l'acquisto di Azioni per la somma di L. 300,000, onde concorrere nella costruzione della ferrovia di Superga, sistema Agudio.

— Parlasi poi di una combinazione finanziaria, in grazia della quale l'anno venturo a quest'epoca la ferrovia di Superga sarà un fatto compiuto, con un elegante *restaurant* costruito appositamente in vicinanza della Basilica Reale.

Intanto i lavori di tracciato e di pilotaggio sono ormai finiti, e non trattasi che di sbrigare le noiose pratiche burocratiche, avanti di por mano alle opere ferroviarie.

Dal lato suo, la *Società Belga dei tramways* si è obbligata a spingere le sue carrozze sino alla Stazione di partenza. — Così la *Gazzetta del Popolo*.

Ferrovia Milano-Saronno. — Il Ministero avendo accordata la espropriazione per opera di pubblica utilità dei terreni occorrenti alla costruzione della ferrovia Milano-Saronno, in base al progetto, debitamente approvato, dell'ing. Ambrogio Campiglio ed altri concessionarii, il Prefetto di Milano, a termine di legge, ha incaricato i Municipii dei Comuni interessati della esposizione del progetto, cogli elenchi dei terreni e dei proprietarii espropriandi e relativi prezzi.

Ippoferrovia Milano-Gorgonzola-Vaprio — Il progetto del *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio, presentato dagli ing. Radice e Manara, va incontrando sempre maggior favore nelle popolazioni lungo quell'importante linea.

Un Comitato promotore si è già costituito, nel quale il censo, il commercio e l'industria sono egregiamente rappresentati. Questo Comitato si è già radunato nel palazzo Sola-Busca per porre le basi della Società da costituirsi.

Dopo varie ed animate discussioni, si è nominata una Commissione incaricata di studiare, in concorso dei concessionarii, il mezzo più facile e pronto per l'attuazione del progetto, e di redigere lo statuto della nuova Società. Sappiamo che la Commissione si occupa alacremente del suo còmpito; sicchè è a sperarsi che il nuovo *tramway*, aiutato così dal pubblico favore, possa essere presto tradotto in atto. — Così il *Sole*.

Ippoferrovia a Sampierdarena. — Il 18 corr., nella via Cristoforo Colombo in Sampierdarena, la Società del *tramway* die' principio al collocamento delle rotaie per la linea che dovrà mettere a Voltri. I lavori per la linea di Pontedecimo sono già incominciati sulla strada Nazionale fra Sampierdarena e Rivarolo. Si dice anzi (ma il *Cittadino* lo riferisce con riserva) che il Comune di Rivarolo siasi opposto all'apposizione delle rotaie in un tratto di via di sua proprietà, ciò che avrebbe fatto sospendere momentaneamente i lavori.

Ferrovie in Calabria. — Leggiamo nel *Diritto:*

Ritenuto lo stato di avanzamento dei lavori di costruzione del tronco di ferrovia dalla Stazione di Spezzano Albanese a quella stabilita presso l'origine della variante detta di Collemomo sulla linea di Cosenza, il Ministero dei lavori pubblici ha ordinato una visita di ricognizione per la corsa di prova, la quale avrà luogo il giorno 29 corrente mese. Sarà quindi un nuovo tronco, di 12 chilometri di ferrovia, che verrà aperto al pubblico esercizio ai primi del prossimo maggio sulla diramazione della linea dal Jonio a Potenza.

Si lavora intanto attivamente sul terzo tronco della stessa diramazione, ed è a sperarsi che anch'esso possa essere aperto all'esercizio nel mese entrante di maggio o nella prima metà del prossimo venturo giugno.

Ferrovie in Sicilia. — La Giunta comunale di Palermo, considerando che i grandi interessi economici dell'isola e della città di Palermo reclamano altamente il sollecito scioglimento della questione ferroviaria, intorno alla quale il voto emesso dal Consiglio comunale, il 20 dicembre, non fece che interpretare l'unanime assicurazione di quella cittadinanza, deliberò di rinnovare i suoi voti, perchè Palermo consegua presto la desiderata congiunzione ferroviaria con la parte centrale dell'isola, a mezzo della linea più diretta e di minore percorrenza.

Questa deliberazione fu presentata dalla Giunta in corpo al Prefetto, il quale promise di comunicarla, appoggiandola, al Ministro dei lavori pubblici.

La Giunta deliberava di partecipare agli on. deputati di Palermo la summentovata determinazione, con preghiera di volerla anch'essi appoggiare presso il Governo del Re.

Accidente ferroviario — Una terribile esplosione si è sentita, il 25, dai viaggiatori del treno Caserta-Laura, mentre il treno stesso si trovava nelle vicinanze della Stazione di Nola.

Arrestatosi il treno, si è presentato uno spettacolo da raccapricciare. Il vagone-bagagli, dentro cui si trovavano il capo-treno Cacace Luigi e il bagagliere Alfano Gaetano, non esisteva più alla lettera, e i suoi frantumi erano stati lanciati molto lontano.

Credesi che una cassa contenente dinamite, spedita come chincaglieria da Torino a San Severino, sia stata l'origine del disastro, nel quale, oltre alla distruzione del vagone, di molte merci e bagagli, è da deplorarsi la morte di due infelici impiegati.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nella *Correspondance Suisse* del 14, e riportiamo come cronaca:

La questione del Gottardo tende ogni dì più ad aggravarsi. Si pensa quindi, al Palazzo Federale, ad un intervento finanziario officiale, appoggiandosi per giustificarlo sul riscatto della ferrovia Berna-Lucerna, fatto dallo Stato di Berna. Ecco il piano immaginato nella città federale per far riuscire questa combinazione. La Compagnia del Gottardo cederebbe l'esercizio ad un'altra Compagnia; quest'ultima a poco a poco si incaricherebbe dell'esercizio di alcune altre linee, e un bel giorno la Confederazione si troverebbe naturalmente incaricata dell'esercizio di tutte queste ferrovie. Di qui al riscatto non v'ha che un passo, e sarebbe presto fatto. È inutile aggiungere che la Compagnia che subentrerebbe a quella del Gottardo sarebbe quella di Berna-Lucerna, cioè il Cantone di Berna, attualmente assai vincolato cogli uomini che dirigono la politica del Palazzo Federale. Per mala sorte, c'è una spina; ed è la quistione del denaro, giacchè il popolo si mostra poco entusiasta di queste belle combinazioni, che in generale non riescono ad altro che a far passare il denaro dei contribuenti nelle tasche di pochi ambiziosi, più buoni finanzieri che patrioti.

— Scrivono poi da Berna, 19, al *Journ. de Genève:*

La risposta della Germania circa il Gottardo, consegnata venerdì scorso al Consiglio federale dal sig. De Roeder, ch'ebbe contemporaneamente una lunga conferenza col vicepresidente Schenk, è ora conosciuta.

Ma questa risposta non contiene nulla, che già non si sapesse, almeno in modo officioso, poichè la Germania dichiara soltanto ch'essa è disposta a farsi rappresentare ad una nuova Conferenza, ma desidera prima conoscere l'attitudine che intende prendere l'Italia nella ricostituzione dell'impresa del Gottardo. D'altra parte, dichiarando tale intenzione, la Germania non fa che conformarsi alle disposizioni dei processi verbali delle conferenze tenute nel settembre 1869, i quali prevedevano il caso in cui l'Impresa non potesse continuare i lavori, in seguito a mancanza di mezzi sufficienti. È dunque un impegno positivo, a cui nè la Germania, nè l'Italia non possono sottrarsi, a meno di voler tutto abbandonare, obbligando pure la Svizzera a rinunciare all'impresa.

Quanto alla riserva fatta dalla Germania relativamente all'Italia, essa pare del tutto naturale, dacchè i due Stati vollero sempre procedere d'accordo.

Nondimeno, malgrado la risposta della Germania, le cose non sono punto avanzate; poichè, secondo la dichiarazione di un Commissario del Governo imperiale fatta alla Commissione del bilancio, non vi furono altre trattative per coprire il disavanzo, il che sarebbe l'essenziale. E quindi oggidì, come in passato, s'ignorano pienamente le intenzioni definitive della Germania a tale riguardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 21.40 dal lato di Göschenen, e di m. 23.10 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 44.50, ed in media giornaliera m. 6.35. Acqua poco abbondante, pressione debole.

Linee delle Valli ticinesi. — Il movimento sui tronchi delle Valli ticinesi nel passato mese di marzo fu il seguente:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Numero delle persone trasportate 15,700 (1876: 25,513); introito fr. 15,500 (1876: fr. 24,903.10); merce tonn. 1675 (tonn. 3486), introito fr. 6900 (fr. 11,971.06); introito complessivo fr. 22,400 (fr. 36,874.16), ossia in media per chilometro fr. 546.34 (fr. 899.37 nel 1876).

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri): Numero delle persone trasportate 19,600 (1876: 19,326); introito fr. 13,300 (1876: fr. 13,180.57); merce tonn. 1040 (tonn. 622); introito fr. 2700 (fr. 1479.35); introito complessivo fr. 16,000 (fr. 14,659.92), ossia in media per chilometro fr. 615.38 (fr. 563.84).

Ferrovie francesi — I riscatti delle linee secondarie continuano. Nella scorsa settimana furono conchiuse tra il Ministro dei lavori pubblici e le divere Compagnie le seguenti Convenzioni:

Per l'Orléans a Châlons; per la Clermont a Tulle, che resterà incaricata di compiere la costruzione delle sue linee; per le ferrovie della regione dell'Ovest, Nantese, Maine e Loire, ecc.

Tutte queste Convenzioni furono conchiuse alle condizioni già fissate per le Charentes e la Vandea, e indicate dal voto della Camera, cioè sulla base del costo reale di impianto, determinato da una Commissione di esperti.

— Una cinquantina di membri del Consiglio municipale di Parigi si sono fatti inscrivere per partire il 30 corrente per Londra, allo scopo di studiarvi la organizzazione della ferrovia metropolitana, ed altri servizii pubblici importanti.

Ferrovie spagnuole — Secondo la *Correspondencia*, la Compagnia da Ciudad-Real a Badajoz si preparerebbe a cominciare i lavori della linea da Madrid a Ciudad-Real, che le fu recentemente concessa. Il progetto definitivo per la costruzione di questa linea, dice quel giornale, è stato già presentato al Ministro del *fomento* (lavori pubblici). La Compagnia avrebbe già trattato per la fornitura delle rotaie, nonchè di tre grandi ponti metallici.

La *Semaine financière* dice poter aggiungere che la Compagnia medesima ha trattato con una Casa belga per la costruzione della linea.

Ferrovie nel Giappone. — Sulla inaugurazione della ferrovia Kyoto-Osaka, ch'ebbe luogo il 5 febbr. scorso, scrivono da Tokei alla *Gazzetta di Venezia:*

Il Mikado partì in ferrovia da Tokei per Yokohama; in questo porto si è imbarcato a bordo dell'yacht *Tokio-Maru*, arrivò felicemente a Kobe il 28 gennaio, e nella stessa sera, con treno speciale di ferrovia, a Kyoto, ove trovavansi ad aspettarlo l'Imperatrice e la madre. Il giorno dopo il suo arrivo, visitò la tomba di Komei-tenno, il palazzo della Prefettura, la pubblica Libreria e tutti gli Stabilimenti. La popolazione era in festa, e tutte le strade erano addobbate con fiori, lanterne, bandiere e grandi parasoli, che facevano un magnifico effetto, sebbene cadesse finissima la neve. Ma lunedì mattina il tempo si è fatto bello, e la inaugurazione della ferrovia fu uno spettacolo imponente. L'Imperatore uscì dal palazzo alle 9 ant., su una ricca vettura di gala accompagnato da due Principi del sangue, e seguito da un numeroso corteo di carrozze, coi Ministri, il Corpo diplomatico ed il seguito. S. M. vestiva il suo strano costume di cerimonia, una tunica nera ricamata e coperta di cordoni d'oro, un medio tra l'uniforme diplomatico e quello degli ufficiali di marina. Arrivato alla Stazione, S. M. salì sopra di un treno assai riccamente decorato, con tappeti *gobelins*, ricevette gli omaggi dei presenti, poi si recò sul treno, nel quale non presero posto che la sua famiglia e

il suo seguito, i Ministri esteri ed alcuni invitati. Con salve d'artiglieria si partì per Osaka, dove vi fu nuova presentazione di tutto il Corpo diplomatico e lettura d'indirizzi da parte delle Autorità locali; quindi si proseguì a Kobè, dove nuovi indirizzi, anche da parte del Corpo diplomatico, a mezzo del Ministro inglese. Lungo il magnifico corso della ferrovia, tutto il paese era in festa, e le popolazioni accalcate presso l'argine ferroviario acclamavano entusiasticamente l'Imperatore, sorprese di veder ridotto alle spoglie di semplice mortale, benchè onorato e venerato, quel sovrano, che erano assuefatte a ritenere invisibile come un Dio. In Osaka pure, in questa città che è chiamata la Venezia del Giappone, perchè sorge sulle acque del mare in tante isolette congiunte fra loro da innumerevoli ponti, la illuminazione fu splendida, e le feste ed acclamazioni senza fine.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 19, relativo all'appalto dei lavori al porto di Genova, di cui ci diede notizia il nostro corrispondente di Roma.

Alle ore 10 ant. del 2 giugno p. v., in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici dinnanzi al Direttore generale delle opere idrauliche, e presso le Regie Prefetture di Napoli e Genova avanti i rispettivi Prefetti, si addiverrà simultaneamente all'incanto per lo appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed all'ampliamento del Porto di Genova, per la presunta somma di L. 26,066,900.

L'impresa è vincolata all'osservanza del Capitolato speciale in data 15 marzo 1877, e di quello generale approvato con Decreto miuisteriale 31 agosto 1870, in tutto ciò che non sia in opposizione col predetto Capitolato speciale. I Capitolati e disegni trovansi visibili nei suddetti Uffizii di Roma, Napoli e Genova.

I lavori dovranno intraprendersi tosto dopo la regolare consegna, per dare ogni cosa compiuta entro anni undici successivi.

Gli aspiranti, per essere ammessi all'asta, dovranno, otto giorni prima della medesima, presentare al Ministero:

a) Un certificato di moralità, rilasciato, in tempo prossimo all'incanto, dall'Autorità politica del luogo in cui sono domiciliati;

b) Un attestato di un ingegnere, confermato dal Prefetto o Sottoprefetto, o da un ufficiale superiore del Genio militare, il quale sia stato rilasciato da non più di sei mesi, ed assicuri che l'aspirante o la persona che sarà incaricata di dirigere, sotto la sua responsabilità ed in sua vece, i lavori, ha le cognizioni e capacità necessarie per l'eseguimento e la direzione dei lavori da appaltarsi; dal quale attestato risulti esplicitamente che l'aspirante, o chi per esso, ha già eseguito in modo soddisfacente varie opere marittime, una delle quali dell'importo non minore di un mezzo milione di lire.

Per gli aspiranti esteri, il certificato d'idoneità dovrà essere rilasciato da un ingegnere del Governo a cui essi appartengono, e vidimato dall'Autorità consolare italiana.

L'Amministrazione centrale, a mezzo di apposita Commissione, determinerà quali fra gli aspiranti debbano ritenersi idonei per concorrere all'asta, e sarà in diritto di escludere gli altri, nei quali non riconosca i predetti requisiti d'idoneità.

Le Società anonime non saranno ammesse a far partito all'asta.

Unitamente all'offerta, al momento dell'asta, ciascuno accorrente dovrà esibire la ricevuta di una delle Casse di Tesoreria provinciale, dalla quale risulti del fatto deposito interinale di L. 1,000,000.

La cauzione definitiva sarà di L. 2,000,000 in cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato, al valore di Borsa nel giorno del deposito.

Il Ponte Sisto a Roma. — Leggesi nella *Libertà* del 21:

Ieri sono giunte da Castellammare le dieci mensole, che dovranno sostenere le travate pei nuovi marciapiedi del Ponte Sisto.

L'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ingegnere Cottrau, assuntrice dei lavori in ferro, ha stabilito un cantiere sulla ripa del Tevere, di fronte alla chiesa di San Vincenzo alla Regola. In questo cantiere verranno preparati tutti i pezzi, che poi con apposite barche verranno condotti sul Ponte.

Intanto procedono con attività i lavori murarii. Attualmente si preparano le aperture per la sistemazione delle mensole. Fra qualche giorno, il passaggio del ponte verrà impedito per praticare gli scavi e stabilire i tiranti, che devono riunire le mensole. Ad evitare intanto che i curiosi possano disturbare i lavoranti sui piloni, è stata innalzata una paracinta sopra gli attuali parapetti.

Contemporaneamente a questi lavori, l'Impresa Campos, assuntrice dei lavori del Tevere, ha cominciato la demolizione della casa Lardi in Trastevere, poichè sopra una parte dell'area occupata da questa casa si dovrà aprire un più largo accesso al Ponte.

Poichè parliamo di quest'Impresa, giustizia vuole si dica che essa pure ha stabilito un cantiere sulle rive del Tevere nelle vicinanze del Politeama.

Per il 1° di maggio tutti gli abitanti delle case esistenti tra il Ponte Sisto e la Farnesina dovranno abbandonarle e lasciarle a disposizione degli appaltatori, i quali ne comincieranno subito la demolizione.

La via Tiburtina — L'Ufficio tecnico comunale di Roma, d'accordo con quello provinciale, sta per incominciare le operazioni per le espropriazioni, per causa di pubblica utilità, del primo tratto della nuova strada Tiburtina. È noto che questa strada, mediante un solo rettifilo, condurrà dalla porta San Lorenzo alla porta del Cimitero al Campo Varano.

La porta San Lorenzo verrebbe abbandonata, e se ne aprirebbe una nuova di fianco ed a destra della vecchia, cioè tra il terzo e quarto Torrione. La nuova porta metterebbe capo ad una grande strada, in comunicazione col nuovo grande viale: *Principessa Margherita.*

I lavori della via Tiburtina saranno fatti per cura ed a spese della Provincia, ma per questo primo tratto il Municipio si è obbligato a pagare 90,000 lire.

Vogliamo sperare che le pratiche per le espropriazioni siano disbrigate in poco tempo in modo, da cominciare presto i lavori. — Così la *Libertà.*

Palazzo di Montecitorio — La *Libertà* del 21 dice:

Oggi si è pure riunita la Commissione composta degli onorevoli Perazzi, Baccarini e Antongini, la quale venne incaricata dalla Presidenza della Camera di esaminare la solidità del palazzo di Montecitorio, e specialmente di vedere quali restauri abbiansi a fare nella grande aula delle sedute pubbliche, per renderla capace e di maggiore riscaldamento nell'inverno e di maggiore ventilazione nella state.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 20 febbraio scorso (*Gazz. Uff.* del 17 corr.) è approvata la deliberazione del Consiglio provinciale di Napoli, che sostituì nell'elenco delle provinciali la strada di circonvallazione a quella interna dall'abitato di Torre del Greco, lungo la strada provinciale da Napoli a Castellammare.

— Con R. Decreto del 4 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 19 corr.) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Modena quella denominata *Bettola*, che dall'altra provinciale di S. Felice, inferiormente a Finale, raggiunge la provinciale di Cento.

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. annuncia che con R. Decreto del 25 marzo p. p. è stata concessa l'ampliazione della miniera di ferro detta *Ossi*, posta nel Comune di Pisogne (provincia di Brescia), dietro domanda dei concessionarii Antonio Zattini e soci.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto dell'11 marzo p. p. (*Gazz. Uff.* del 18 corr.) è approvato l'aumento del capitale della Società di credito per azioni nominative, sedente in Pontedera (provincia di Pisa) col titolo di *Banca industriale e commerciale di Pontedera* e colla durata di 50 anni decorrendi dal 5 settembre 1875, portando il detto capitale da L. 50,000 a L. 100,000, mediante emissione di 500 azioni nuove da L. 100 ciascuna.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 20) è approvato l'aumento del capitale della *Società per la filatura dei cascami di seta in Meina*, sedente in Meina (provincia di Milano), portando il detto capitale da L. 750,000 a L. 1,000,000, diviso in 120 azioni di L. 8,333.34 ciascuna; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* audd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Garlasco (provincia di Pavia) col titolo di *Banca Popolare di Garlasco*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 12 dicembre 1872 e col capitale nominale di L. 500,000, diviso in 1000 azioni da L. 50 ciascuna.

Genio civile. — La *Gazz. Uff.* del 21 corr. ha pubblicato le seguenti disposizioni fatte nel personale dipendente dal Ministero dei lavori pubblici:

Maiuri comm. Antonio, e Biancheri comm. Giuseppe, ispettori di 1ª classe del Genio civile, collocati a riposo, in seguito a loro domanda, e cogli onori di vice-presidenti del Consiglio superiore dei lavori pubblici;

Armellini cav. Francesco, Pasquali cav. Antonio, Sterza Francesco, ispettori di 2ª classe, collocati a riposo in seguito a loro domanda per comprovati motivi di salute;

Natalini cav. Pompeo, Primicerio cav. Ferdinando, Borgnini cav. Giovanni, Dionisio cav. Carlo, Spadon cav. Ottavio e Milesi cav. Sereno, ingegneri-capi di 1ª classe del Genio civile, promossi ispettori di 2ª classe.

— Con Decreto del Ministro dei lavori pubblici, in data 30 marzo p. p. (*Gazz.* sudd.) sono ammessi nel R. Corpo del Genio civile, col grado d'ingegnere-allievo, a datare dal 1° aprile corr., e nell'ordine della classificazione di merito stabilita dalla Commissione esaminatrice, gli ingegneri:

1. Azzi Ercole, che ottenne sul *maximum* di punti 250 punti 224; 2. Rossi Adolfo, id. id. 212; 3. Laurin Carlo, id. id. 201; 4. Duo-Guelfo Scipione, id. id. 201; 5. Abbati Cesare, id. id. 198; 6. Moretta-Gabetti Lorenzo, id. id. 193; 7. Beduschi Andrea, id. id. 192; 8. Botto Giuseppe, id. id. 191; 9. Benedetti Ettore, id. id. 188; 10. Bianchi Silvio, id. id. 180; 11. Rossi Francesco Carlo, id. id. 180; 12. De-Sanctis Paolo Emilio, id. id. 180.

Concorsi. — È aperto un concorso per titoli o per esame, a scelta dei concorrenti, alla cattedra di disegno (a mano libera, geometrico, topografico e di macchine) e di matematica (aritmetica e geometria elementare) vacante nella R. Scuola di orticoltura ed enologia in Conegliano, con l'annuo assegno di L. 1600.

Le domande ed i titoli dovranno essere presentati non più tardi del giorno 15 del prossimo mese di maggio al Ministero di agricoltura, industria e commercio.

— Il 1° settembre p. v. avrà luogo in Roma, presso il Ministero della marina ed avanti apposita Commissione, un esame di concorso per quattro posti di allievo-ingegnere nel Corpo del Genio navale, grado a cui è annesso lo stipendio annuo di L. 2000 ed il grado militare di sottotenente.

Gli aspiranti dovranno far pervenire le loro domande, corredate dei necessarii documenti, che comprovino riunire essi i requisiti accennati nel relativo programma (V. *Gazz. Uff.* pel 19 corr.), non più tardi del giorno 15 agosto 1877 al Ministero della marina (Direzione generale del materiale, divisione 3ª).

Trasporto della statua del Duca di Genova. — Domenica scorsa, alle ore 6 pom., è partita dalla Fonderia Reale di Firenze la statua equestre coi bassorilievi che devono far parte del monumento da innalzarsi a Torino alla memoria del Duca di Genova.

La statua colossale, posta sopra un gran carro, è tirata dalle due locomotive stradali, di cui abbiamo parlato nel numero precedente. Regolano e scortano l'imponente convoglio 30 soldati del Genio, comandati da un capitano e da due ufficiali dello stesso Corpo.

Si calcola che il viaggio da Firenze a Torino debba durare un mese.

Le locomotive sono seguite da due carri, provvisti di tutto il necessario per rimediare ai possibili guasti delle macchine.

Il prof. Balzico, autore della bellissima statua, ed i fratelli Galli, che ne hanno eseguita la fusione in bronzo, accompagneranno il convoglio per lungo tratto di strada.

Necrologia. — Il 17 corr. moriva in Milano l'ing. cav. Giuseppe Vandoni, architetto della fabbrica del Duomo, che, prestando per 16 anni l'opera sua al più insigne monumento di quella città, spese intorno ad esso tutte le rare doti della sua mente e le ancor più rare virtù del suo animo.

Prima che alla fabbrica del Duomo, il Vandoni fu addetto come ingegnere al Pio Ricovero Trivulzio ed agli annessi Orfanatrofi. Ora, e contemporaneamente al nuovo incarico, era ispettore dei RR. Palazzi di Corte in Lombardia. E qui, come dappertutto, lasciò e lascia vivo desiderio di sè.

Un segno della stima de' suoi colleghi d'arte gli fu dato dall'Accademia di Brera, che lo elesse suo socio onorario; e un attestato della pubblica estimazione ebbe pure dal Governo del Re, che lo fregiò due volte della croce di Cavaliere.

Consolidato italiano 5 0[0. — Il Ministero delle finanze (Direzione generale del Tesoro) ha pubblicato il seguente avviso:

« Per le considerazioni medesime che consigliarono nei semestri precedenti l'anticipato pagamento nel Regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 0[0, il Ministro delle finanze ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato pel semestre scadente al 1° luglio 1877 abbia luogo a cominciare dal giorno 23 del corrente mese di aprile ».

Vendite di beni dell'Asse ecclesiastico. — La *Gazz. Uff.* pubblica il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di marzo del 1877 si fecero 268 lotti, che, messi all'asta al prezzo di L. 1,002,054.16, furono aggiudicati per L. 1,123,955.86.

Nei mesi precedenti del 1877 si fecero 727 lotti, che, messi all'asta al prezzo di L. 1,590,630.67, furono aggiudicati per L. 2,164,343.89.

Sommando queste cifre con quelle che rappresentano i beni venduti nel periodo dal 26 ottobre 1867 a tutto il 1876, si ha un totale di 120,520 lotti, il cui prezzo d'asta è stato complessivamente di L. 403,960,946.24, ed il cui prezzo d'aggiudicazione fu di L. 517,492,931.96.

Esposizione di Filadelfia — Gli oggetti provenienti da Filadelfia, che sono a Livorno a bordo dello slipper *Addie*, e non furono sbarcati per divergenze insorte tra il capitano e l'armatore sul nolo del legno, saranno presto consegnati ai proprietarii, essendo queste questioni completamente terminate.

Si stanno ora compiendo gli incumbenti della Dogana.

Uffici telegrafici. — Il 14 corr. in Melara (provincia di Rovigo) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nuova Stazione telegrafica. — Si annuncia, scrive il *Journal Officiel* del 3 aprile, che nel mese di marzo decorso fu aperta la Stazione telegrafica più settentrionale che vi sia sulla terra.

Questa Stazione venne aperta in mezzo ad una colonia di pescatori, in Norvegia, presso il capo Nord, in una località detta Gjesvœr, che trovasi a 71° 12' di latitudine nord.

Linea telegrafica fra Liverpool e Manchester. — Il *Journal télégraphique* toglie dal *Telegraphist* alcuni particolari sulla linea telegrafica sotterranea che collega Liverpool a Manchester, i quali offrono tanto maggiore interesse, in quanto che, fra i miglioramenti e le riforme del servizio telegrafico, la sostituzione delle linee sotterranee alle linee sospese è una delle quistioni che più siano state dibattute in questi ultimi tempi.

La linea sotterranea fra Liverpool e Manchester conta 14 fili; essa fu stabilita nel 1871, e d'allora in poi nessuno di essi subì interruzione. Il cordone, che la compone, fu fabbricato nelle officine della « Guttapercha Company », e la sua composizione differisce completamente da quella dei cordoni prima d'allora impiegati per le linee sotterranee: essa rassomiglia molto all'anima di un cordone sottomarino, che sia stata cucita e ritorta.

Ogni conduttore si compone di una treccia di fili di rame coperta di guttaperca, del numero 7 della filiera della Compagnia (*). Dopo la sua fabbricazione, il cordone fu immerso in un bagno di vecchio catrame di Svezia, mescolato con polvere di sughero per aumentarne la consistenza. Così preparato, esso fu coperto di due strati di canapa incatramati e ravvolti in senso opposto. Il cordone, così costruito, fu collocato entro tubi di ferro od entro tubi di terra. Sulle 36,124 miglia (58,160 chilometri) che compongono la lunghezza totale della linea, circa 10 miglia (16 chilometri) sono formati di tubi di ferro nuovi, 4 (6440 chilometri) di tubi di ferro vecchi, e 22 (35,420 chilometri) di tubi di terra. Tuttavia nei luoghi ove si poteva temere l'influenza delle acque stagnanti, il ferro fu surrogato dal piombo. La strada, sotto la quale il cordone fu sotterrato, attraversa, nella sua parte maggiore, terreni bassi, ove sono assai frequenti le pioggie; cosicchè l'acqua penetra nei tubi, e vi resta quasi continuamente anche durante i calori dell'estate. È questa una circostanza assai favorevole alla conservazione della guttaperca ed allo sviluppo delle sue proprietà isolanti. Durante la posa, il cordone fu frequentemente e colla più grande cura sperimentato. Secondo il sig. E. Grave, il costo totale di una linea sotterranea di tal genere sarebbe il sestuplo di quello di una linea sospesa.

Sistemazione del Danubio. — Fino alla fine del 1876, scrive il *Journal Officiel*, la Commissione incaricata di regolarizzare il corso del Danubio aveva già spesa la somma di 25,481,816 fiorini. I fondi versati a tale uopo ammontano a 25,724,000 fiorini, e, come si sa, i lavori di sistemazione non sono finiti. Gl'introiti per il triennio 1877-78-79 sono calcolati a 600,000 fiorini, e le spese, secondo il preventivo già fatto, saranno di 6,688,155 fiorini. Il *deficit* totale sarà dunque di 5,795,531 fiorini.

Nel 1868 erasi calcolato che tutti i lavori occorrenti per regolarizzare il corso del Danubio dovessero costare solamente 24,600,000 fiorini, ma quel calcolo fu riconosciuto inesatto, ed ora le previsioni ammontano ad una somma totale di 32,119,971 fiorini.

Le tre parti interessate nella sistemazione del Danubio, lo Stato, la Bassa Austria ed il Comune di Vienna, dovranno adunque coprire il *deficit*.

Ariete porta-torpedine. — In Inghilterra, scrive il *Journal Officiel* del 3 aprile, si sta discutendo sulla costruzione di una nave di un tipo affatto nuovo, che nomerassi *ariete porta torpedine*. La nuova nave sarà un vascello corazzato, non armato di cannoni, e che avrà per sole armi la torpedine ed un enorme sperone. Come ben si comprende, la nave porta-torpedine non sarà un bastimento da guerra da manovrare in alto mare; ma, nelle guerre navali, potrà essere di grande aiuto ad una flotta.

(*) Secondo i quadri pubblicati dal sig. Culley, al quale furono forniti da un agente della Compagnia, il filo n. 7 ha un diametro di pollici inglesi 0,171 (4 mm. 32); il peso del rame è di 52, e quello della guttaperca di 59 libbre per miglio (rispettivamente chilogrammi 14,650 e 16,623 per chilometro).

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Il Regio Ministero della marina avendo proibita la *giacenza a S. Benigno delle polveri piriche, dinamite ed altre materie nominate nelle categorie 3ª e 4ª* dell'articolo 112 delle tariffe e condizioni dei trasporti sulle ferrovie dell'Alta Italia attivate il 16 febbraio 1872, si previene il pubblico che, a cominciare dal 25 aprile corrente, le Stazioni non dovranno più accettare spedizioni delle materie sopraddette in destinazione dalla Stazione di S. Benigno, se contemporaneamente alla richiesta del trasporto lo speditore non presenta pure un telegramma ufficiale della Capitaneria del porto di Genova, portante la data del giorno stesso in cui viene presentato, che notifichi la possibilità dell'imbarco a S. Benigno. Tale telegramma resterà presso la Stazione di partenza a propria giustificazione.

Le spedizioni poi che, accettate sotto l'osservanza di tale prescrizione, all'arrivo a S. Benigno, o per un cambiamento atmosferico sopravvenuto o per altra qualsiasi eventualità, non potessero essere immediatamente trasbordate dai vagoni al bastimento, saranno fatte retrocedere fino a Sampierdarena, dove rimarranno sotto la continua sorveglianza di una guardia speciale, finchè, tolti gli ostacoli che vi si opponevano, il loro imbarco si renda possibile.

Le tasse pel percorso d'andata e ritorno fra S. Benigno e Sampierdarena, quelle normali di magazzinaggio a Sampierdarena, nonchè quella per la guardia speciale, da conteggiarsi in ragione di L. 5 per spedizione e per ogni 24 ore di sosta, saranno poste a carico della spedizione.

Milano, 20 aprile 1877.

La Direzione Generale dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le cause generali del ribasso di tutti i titoli finanziarii influirono alla depressione dei valori ferroviarii; ma è da notarsi che la depressione avvenne solo nei primi giorni della settimana scorsa, rispetto alle Azioni della Società delle Meridionali, le quali da 326 scesero a 320; ma poi risalirono a 325 e 330, e riescirono per ultimo a 337. Non si saprebbe dire quale possa essere stata la ragione di siffatta ripresa, se non attribuendola allo scoperto. Le Obbligazioni relative si tennero tra il 220.50 al 222; i Boni tra il 563 al 566 contanti. Il rialzo dell'oro avrà contribuito al rialzo di queste — Nelle Sarde, quelle della serie A, caddero da 227 a 223.60; quelle della serie B, da 230 si ridussero a 221.50 — Nulla in Pontebbane, che non troviamo segnate neppure nominalmente.

A Parigi, le Lombarde da 150 scesero a 148 ed anche a meno; ripresero il 150 e 152, e chiusero a 150. Le Obbligazioni relative oscillarono tra il 218 al 230, e terminarono a 224 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele da 210 ascesero a 220, e tornarono a 212 — Le Azioni delle Ferrovie Romane da 60 si portarono a 63; le Obbligazioni relative da 222 a 225.

CONVOCAZIONI

Banca d'industria operaia (*Firenze*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 maggio p. v. in Firenze (via Boni, 2), per l'approvazione del bilancio e dividendo, per comunicazione del Consiglio di amministrazione e rapporto dei sindaci, e per la elezione di consiglieri e sindaci pel 1877.

Società delle miniere di Poggio Alto — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 13 maggio p. v. per udire il rapporto della Direzione amministrativa e tecnica, ed il rapporto dei sindaci sul bilancio al 31 marzo 1877, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877-1878.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL GNORE

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 16ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 16 *al* 22 *aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3436	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	773,320.45	756,294.30	17,026.15	»
Merci a grande velocità . .	199,473.80	195,749.25	3,724.35	»
Merci a piccola velocità . .	814,329.10	787,492.95	26,836.15	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,787,123.15	1,739,536.50	47,586.65	»
Navigazione sui laghi . . .	17,076.65	15,483.80	1,592.85	»
Totale della settimana . .	1,804,199.80	1,755,020.30	49,179.50	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 22 *aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	9,920,741.25	9,831,525.75	89,215.50	»
Merci a grande velocità . .	3,003,003.25	2,841,184.45	161,818.80	»
Merci a piccola velocità . .	12,549,458.83	12,030,519.40	518,939.43	»
Totale dei prodotti ferroviari	25,473,203.33	24,703,229.60	769,973.73	»
Navigazione sui laghi . . .	227,177.45	176,106.40	51,071.05	»
Totali	25,700,380.78	24,879,336.00	821,044.78	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 16ª settimana	519.36	520.20	— 0.84	— 0.16
Prodotti totali	7413.62	7387.33	+ 26.29	+ 0.36

Strade Ferrate Meridionali

13ª Settimana. — *Dal* 26 *marzo al* 1° *aprile* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	382,555.68	264.56
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	354,622.13	245.24
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 27,933.55	+ 19.32
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	5,196,415.56	3,593.65
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	4,539,357.88	3,139.25
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 657,057.68	+ 454.40
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	136,321.54	126.69
Settimana corrisp. nel 1876.	974.—	116,807.03	119.93
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+102 —	+ 19,514.51	+ 6.76
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	1,679,319.74	1,560.71
Introiti corrisp. nel 1876 .	955.46	1,460,523.45	1,528.61
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+120 54	+ 218,796.29	+ 32.10

Strade Ferrate Romane

7ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *febbraio* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	500,368.10	15,850.91
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	450,767.21	14,279.32 (a)
Differenza in più . . .	—	49,600.89	1,571.59
Differenza in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 febbraio 1877	1,646	3,462,619.73	15,670.04
Periodo corr. 1876	1,646	3,081,140.06	13,943.70
Aumento	—	381,479.67	1,726,34
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 30 marzo 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	7,241	8,024.51
Bagagli	217	165.96
Merci a grande velocità	1,123	685.72
Merci a piccola velocità	1,393	7,729.45
Introiti diversi	»	203.07
Totale L.	»	16,818.71

Avvisi d'Asta

Il 1° maggio p. v., presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fortino sul Monte d'Arena presso Zuccarello in Val di Neva, per il presunto importo di L. 250,000. Deposito L. 30,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Novara, si terrà una asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Arona alla Svizzera per Pallanza, compreso fra l'abitato di Gravellona ed il torrente Valmara al confine svizzero, della lunghezza di m. 38,899, per la presunta annua somma di L. 15,409.33. Manutenzione duratura dalla consegna a tutto marzo 1886. Deposito d'asta L. 1870; cauzione definitiva L. 585 di rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di tre baracche-scuderia nell'orto annesso alla caserma Santo Agostino in Piacenza, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro 220 giorni. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Liri presso Isola, lungo la strada consortile Isola-Casamari, per il presunto importo di lire 64,140. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta lire 3000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tratto della strada provinciale da Aquila ad Ascoli, compreso fra la Collata presso Configno e l'incontro del basolato di Amatrice, della lunghezza di m. 7286.76, per la presunta somma di L. 202,723. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 3 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del forte Palmaria presso Spezia, per il presunto importo di lire 102,000. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei fari e fanali della provincia di Trapani, per la presunta annua somma di L. 19,666. Manutenzione dal 1° luglio 1877 a tutto dicembre 1882. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 10,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per l'apertura, nel Vallo di Diano, del tratto del nuovo canale collettore degli scoli della campagna a sinistra dell'Alveo Maggiore, compreso fra il picchetto N. 21 sopra il ponte di Polla ed il picchetto N. 40 dopo il ponte Rivolta, per la presunta somma di L. 121,540. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la formazione di un tratto di murazzo lungo il Po, a monte del ponte in pietra, in diminuzione della somma di L. 95,047.50, così ridotta in seguito ai ribassi offerti nei precedenti incanti. Lavori da eseguire entro l'aprile 1878. Deposito L. 14,600 in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rettificazione del tratto della strada nazionale da Spezia a Reggio d'Emilia, Aulla-Fivizzano, da sostituirsi al tronco Caniparola-Soliera, per la presunta somma di L. 137,425.52. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale di Potenza-Sant'Arcangelo, compreso fra l'abitato di Corleto ed il quadrivio Serra Francesco, Serra San Giovanni e Parabella, della lunghezza di m. 16,578.81, per la presunta somma di L. 408,804.81. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito d'asta L. 15,000; cauzione definitiva lire 50,000.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Perugia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di correzione del tratto della strada Tifernate fra i fossi Cioccolanti e Palazzetto, per il presunto importo di L. 42,500. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito L. 4250 in denaro o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Sottoprefettura di Cotrone, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada, che dal Cimitero comunale di Belvedere Spinello mette nel territorio di Rocca di Neto, della lunghezza di m. 7228.29 per il presunto importo di L. 53,000. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito d'asta L. 2500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 in contanti o biglietti B. N. o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento del primo tratto della strada nazionale Sapri Jonio, compreso fra Sapri e la Croce Petrozzi, per la presunta somma di L. 233,751. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 11,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Lanciano (provincia di Chieti), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Lanciano al fiume Sangro, della lunghezza di chil. 10,792, per il presunto importo di L. 69,900. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 8000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un forte permanente sulla vetta del Monte Castellana presso Spezia, per l'importo di L. 180,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr. 13,000	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	» 23,000	»
CERCHI di ferro	» 35,000	»
CERCHI d'acciaio	» 58,000	»
FERRO vecchio in pezzi minuti, lamerino, gratelle ecc.	» 104,000	»
GHISA da rifondere	» 48,000	»
OTTONE id.	» 29,000	»

RAME, ZINCO e ASSI sciolti a gomito. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **1 Maggio** p. v. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 3 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 16 aprile 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 50,000 Olio d' Oliva per i Magazzini della Terza Sezione (Roma), apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA e ANCONA.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 30 aprile 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: *Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.*

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi pei quali intende di concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 20 aprile 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 2 Maggio 1877 N.° 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

SERVIZIO DELLE MERCI NELLE STAZIONI DI GENOVA.
LITI RELATIVE AL PERSONALE VIAGGIANTE DELL'ALTA ITALIA

Negli scali di Genova, e sovrattutto a Piazza Caricamento, l'Amministrazione delle ferrovie si trova in un letto di Procuste. Quell'angusto spazio, finchè non sarà compiuta la grand'opera, che patrizia munificenza ed amor di patria iniziarono, è ognor più ricercato, tenacemente conteso e rivendicato. Quindi, nessuna meraviglia se, tutti stando a disagio, ne sorgano talvolta i malumori.

L'Amministrazione ferroviaria, da una parte, si travaglia per liberarsi da quelle strette, moltiplicando, in quanto è possibile muoversi, i trasporti, procurando ogni sfogo, studiando e tollerando temperamenti, o, per così dire, anormalità, perchè il traffico ne vantaggi. Paiono, per lo contrario, al Commercio impari i mezzi che ai suoi bisogni si apprestano, o troppo gravi i sacrifizii che gli si richiedono.

E siffatta ansietà, preoccupazione e sindacato del Commercio genovese (diciamolo subito) formano il suo più grande elogio, preconizzandogli un avvenire degno del suo passato; poichè il commerciante genovese è serio, attivissimo, ed alieno dai litigi, non adisce generalmente i tribunali che per questioni di massima.

Ora, uno dei temperamenti che l'Amministrazione delle ferrovie già da tempo aveva creduto di adottare allo scalo di Piazza Caricamento e che anzi le veniva, per così dire, imposto dalla necessità delle cose, era quello di permettere che gli speditori delle numerosissime spedizioni di granaglie potessero direttamente mettere alla rinfusa le merci sui vagoni, salvo poi agli agenti delle Ferrovie di regolare e comporre il carico, controllarlo e garantirlo, percevendo a tale titolo la tassa di centesimi 50 per tonnellata, prescritta dall'art. 74 del Regolamento 22 dicembre 1871. Ma questa tassa pareva a taluni non corrispondesse alla realtà della prestazione fatta dai manovali della Ferrovia; quindi non poche liti, che finirono coll'obbligare, nolente l'Amministrazione, a dichiarare ripristinato l'antico sistema di esigere la consegna delle granaglie sui piani caricatori, anzichè permetterla sui vagoni.

Sennonchè ciò recava tale gravissimo incaglio all'inoltro delle spedizioni di granaglie, che ben tosto la grande maggioranza dei mittenti instò vivamente perchè si ritornasse alla pratica prima seguìta, riconoscendo ineccepibile la percezione della tassa di carico, fatta dalle Ferrovie.

Infatti, mettendo direttamente i sacchi sui vagoni, il carico poteva venir tosto ultimato e regolarizzato, ed i convogli partire di mano in mano; depositando, invece, la merce secondo le norme comuni per tutte le Stazioni, bisognava perdere un tempo lunghissimo e produrre in breve un ingombro da impossibilitare quasi il servizio. Era quindi ovvio che, scambievolmente dandosi la mano il Commercio e le Ferrovie, non si mirasse che al vantaggio del traffico, senza soffermarsi sovra questioni di dettaglio.

Sennonchè, mentre già, per tal modo, i fatti stessi e le dichiarazioni degli interessati avevano legittimato il sistema tenuto dall'Amministrazione, venne recentemente a darvi solenne conferma una sentenza, del 14 aprile p. p., della Corte d'appello di Genova, motivata con una chiarezza ed una precisione che dimostra pure una grande perizia ed un attento studio delle cose ferroviarie; la quale sentenza stabilisce il principio che, per ottenere la rifusione della tassa di carico accordata dal precitato articolo 74, il mittente deve giustificare:

« 1° Che venne egli autorizzato dall'Amministrazione « di effettuare le operazioni di carico delle merci; 2° che « lo stesso carico fu normalmente eseguito e completato « nell'interesse dei convogli e della conservazione del ma« teriale, in conformità delle lettere di porto ».

Ecco i principali motivi di questa elaborata sentenza:

. . . .

« Considerato che i capitoli dedotti dal T........ ten« dono sostanzialmente a provare che i facchini da esso « pagati immettevano i sacchi del grano fino entro i va« goni;

« Che da questo fatto, ammesso come provato, non ne « deriva la conseguenza pretesa dal T......, che cioè gli « stessi facchini abbiano eseguita completamente e colla do« vuta normalità la caricazione delle merci, imperocchè « per la normale e completa caricazione non basta già la « sola immissione dei sacchi del grano entro i vagoni, « come viene articolato, ma è necessario inoltre accata« stare e assicurare gli stessi sacchi nei medesimi vagoni « secondo le regole stabilite, della esecuzione delle quali « è responsabile l'Amministrazione delle ferrovie;

« Considerando che, a norma delle disposizioni generali « riguardanti il servizio delle merci, è stabilito come se« gue: Il carico non dovrà oltrepassare la portata del « vagone, e si dovrà considerare completo il vagone oc« cupato in modo da non potersi caricare altre merci;

« Che una tale indagine e vigilanza, necessaria per la « normale caricazione delle merci, è al tutto estranea al « fatto dei facchini, dedotto dal T........ a prova testimo« niale, e spetta invece esclusivamente agli agenti del« l'Amministrazione, come è prescritto nel citato articolo « 74, e come viene praticamente spiegato nella lettera « del Capo-Traffico; . . . .

. . . .

« Che è pure irrilevante la circostanza, che le menzioni « fatte in appresso nelle lettere di porto, di un carico ese« guito dall'Impresa o d'Ufficio, erano opera esclusiva degli « agenti della Ferrovia, senza alcun intervento e consenso « dello speditore: in primo luogo, perchè da ciò non ne « viene la conseguenza che l'immissione dei sacchi del « grano entro i vagoni possa dirsi una completa e nor« male caricazione; in secondo luogo, perchè, giusta le « succitate disposizioni generali riguardanti il servizio delle « merci, al bollettino di spedizione ed alla lettera di porto « sono uniti due tagliandi, l'uno che serve di ricevuta in « partenza, l'altro che tien luogo di bollettino di conse« gna da rimettersi dalla Stazione di arrivo al destina« tario: dalla quale disposizione si evince come il T....... « abbia potuto facilmente e verosimilmente conoscere le « menzioni fatte nelle lettere di porto, e che perciò riesce « al tutto inutile provare che le stesse menzioni siano « opera esclusiva degli agenti della Ferrovia, senza l'in« tervento e consenso dello speditore;

« Considerando che, in questo stato di cose, mal si pre« tende dal T........ far dipendere il preteso diritto alla « restituzione delle L. 3031.35 dal fatto dedotto a prova, « che cioè i facchini da lui pagati abbiano immesso i sac« chi del grano fino entro i vagoni, avvegnacchè, mentre « un tale fatto può essere stato probabilmente suggerito « dalla comodità dei facchini, per non essere obbligati cioè « a gettare per terra gli stessi sacchi, ad ogni modo non « costituisce, come si è detto, la normale e completa ca« ricazione delle merci, ed è per conseguenza inammis« missibile l'articolata prova » . . . . .

. . . .

— E poichè siamo a parlare di cose legali, non è inopportuno il notare come l'attuale Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia spinga con impegno la soluzione delle vertenze dipendenti dalla cessata gestione, la quale, per la sua vastità e durata, non poteva a meno di lasciare una liquidazione, che non ha precedenti in Italia in altre congeneri, nonostante le molte e più gravi quistioni troncate dal riscatto. A raggiungere simile intento, l'attuale Amministrazione, informandosi a quei principii di larga equità e di mutua condiscendenza che devono servire di guida in tali circostanze, adopera ogni mezzo per facilitare le transazioni.

E ne offre un esempio la lite, già da lungo tempo promossa da 154 agenti del personale viaggiante ex-governativo, che ritenevasi pregiudicato col passaggio fatto al servizio della Compagnia, e reclamava quindi un diverso trattamento, in appoggio dell'art. 29 del Capitolato 30 giugno 1864, approvato colla legge 14 maggio 1865. La Società, mediante elaboratissima e documentata liquidazione, riconosciuta esatta da periti giudiziali, aveva posto in sodo, come il trattamento di quegli agenti fosse stato, in complesso, immensamente più vantaggioso di quanto avrebbero potuto percepire, tenute per base le stesse norme governative nel tempo vigenti; e come soltanto un piccolo numero avesse percetto in meno una somma, che sta come uno a trenta e più: anomalìa questa inevitabile nell'opera difficilissima della fusione ed assimilazione di personale di provenienze diverse. Ciononostante però l'Amministrazione dell'Alta Italia offriva, a titolo di transazione, non solo il compenso risultante dalla sua liquidazione, ma una gratificazione di un mese di paga a tutti gli agenti in servizio effettivo sui treni.

E, ciò mediante, è già entrata in via di componimento amichevole tale deplorevole lite. Gli agenti di questa importante classe di personale non possono a meno di persuadersi della sollecitudine e del disinteresse di chi, reggendo l'attuale transitoria gestione, procura di eliminare ogni attrito e di ripristinare in tutto quei buoni rapporti, nei quali il personale deve desiderare di trovarsi coll'Amministrazione, alla quale ben probabilmente esso passerà nella condizione fattagli dall'art. 27 *ter* della Convenzione di Basilea.

Accostandosi (come si ha fiducia) la maggioranza del personale a questa transazione, verranno ormai chiuse le varie liti collettive contro l'Amministrazione ferroviaria, che furono un triste retaggio della cessione delle ferrovie governative. Due altre liti di simil genere, per verità, vivono ancora: l'una avanti la Corte d'appello di Casale per la ritenuta che, per gli effetti della imposta sulla ricchezza mobile, la Società doveva fare sui salarii degli operaj; e l'altra alla Cassazione di Torino pel nuovo riordinamento della Cassa di soccorso, previsto anche dall'art. 32 del Capitolato 30 giugno 1864. Siffatte liti, peraltro, sono all'ultimo stadio, ed il merito n'è già deciso, o non presenta dubbio di sorta, a favore dell'Amministrazione.

Rimangono parecchie altre cause individuali, ma di queste l'esito si può già prevedere dopo il giudicato autorevolissimo, che fu commentato in questo stesso giornale (N. 8 a. c.). *Avv.* G. E. G.

LA CONVENZIONE
pei servizii postali e commerciali marittimi

Fu in questi giorni distribuita alla Camera, ed abbiamo noi pure ricevuta, la Relazione dell'on. Cocco sul progetto di legge per l'approvazione della Convenzione per la concessione di servizii postali e commerciali marittimi nel Mediterraneo e nei mari dell'Indo-China colle Società R. Rubattino e Comp., ed I. e V. Florio e C., di cui ci siamo già diffusamente occupati.

La Commissione (composta degli on. La Porta, *presidente*, Pissavini, *segretario*, D'Amico, Boselli, Adamoli, Solidati, Damiani, Del Giudice, e Cocco *relatore*) modificò in qualche punto il progetto di legge, d'accordo però cogli assuntori, che firmarono il 20 e 21 aprile p. p. le necessarie dichiarazioni (allegate alla Relazione); e propone poi questo nuovo articolo 3°:

Il Governo del Re è autorizzato a prorogare fino a tutto febbraio 1880 la Convenzione stipulata colla Società Peninsulare-Orientale il 14 aprile 1872, per la linea Venezia-Brindisi-Alessandria.

Inoltre propone un articolo 5° del seguente tenore:

Le inversioni di linee contemplate e prevedute nell'art. 3 dei varii quaderni d'oneri, dovranno essere approvate dal Parlamento.

Però la linea che verrà soppressa appena aperta all'esercizio la ferrovia Eboli-Torremare, in conformità all'art. 3 § A dei quaderni d'onere per la Sicilia, sarà invertita in una terza corsa di cabotaggio da Napoli a Messina, toccando Pisciotta, Paola, Pizzo e Reggio.

La suddetta Relazione si chiude colla proposta del seguente ordine del giorno:

1° La Camera confida che il Governo, nella prossima sessione, presenterà un disegno di legge inteso alla riforma delle tasse marittime.

2° La Camera confida che il Governo affretterà la concessione della linea tra Ancona e Zara, e provvederà, valendosi a preferenza dell'opera di Compagnie nazionali, all'avvenire della navigazione periodica tra l'Adriatico, l'Egitto e le Indie; e Napoli, Livorno, Genova con l'America del Sud.

Noi speriamo che la Camera vorrà tenere il debito conto di tali proposte, colle quali la Commissione intende soddisfare in qualche modo ai giusti reclami dei principali Porti dell'Adriatico, ed in particolare di Venezia.

UNA ESCURSIONE FERROVIARIA
negli Stati Uniti d'America

(Continuazione — V. N. 17)

Freni. — Su tutte indistintamente le ferrovie americane, ogni locomotiva, ogni *tender* ed ogni vettura da viaggiatori è munita di un freno automatico, che agisce su ciascuna delle ruote, sia poi il *Vacuum brake* dello Smith, od il freno idraulico del Barker, oppure quello a vapore del sig. Westinghouse, tutti manovrati dal macchinista. Vi hanno inoltre ad ogni carrozza i freni a mano, manovrati dai frenatori, che il Regolamento prescrive di non mai serrare sino allo strisciamento delle ruote. L'applicazione ora più generalizzata è quella del Westinghouse, ultimo modello, superiore a tutti gli altri per prontezza ed intensità di azione; ma costa di più, cioè 390 dollari = 1950 fr. in carta per ogni locomotiva, e 138 dollari per ogni carrozza.

Mansioni del personale del treno. — I frenatori aiutano il Capo-convoglio nel disimpegno delle mansioni di cui egli solo è responsabile. Percorrono il treno prima della fermata, gridando ad alta voce il nome della Stazione. Chi deve discendere ha così il tempo di prepararsi, prendere il suo sacco, portarsi sul pianerottolo e calare immediatamente, appena fermo il treno, aiutato dagli agenti, i quali, in ispecie ai vecchi ed alle signore, usano ogni riguardo.

In tutti i Regolamenti ferroviarii, che mi vennero favoriti, lessi un articolo di questo genere: « Gli agenti del treno debbono attendere con prontezza all'assistenza dei passeggieri, quando entrano od escono dalle carrozze; debbono fornire loro tutte le indicazioni che richieggono sul viaggio; essere cortesi in tutta l'estensione del termine, specialmente verso le signore viaggianti sole, evitando però ogni inutile conversazione ». Mai non vidi derogare da quest'ordine, nè si potrebbe assolutamente desiderare maggior gentilezza.

Servizio-bagagli. — Il servizio bagagli è regolato nel seguente modo: 100 libbre = 50 chilog. sono trasportati *gratis* per ogni viaggiatore, sia che li porti seco, o li consegni, nè si paga alcuna tassa di registrazione.

Per farli registrare, bisogna presentarsi qualche minuto prima all'Ufficio, mostrando il biglietto di viaggio. Un *chèck*, o medaglia in ottone numerata, col nome della Stazione destinataria, viene legato al bagaglio mediante striscie di cuoio. Una identica medaglia si consegna al viaggiatore. Non si comprendono mai due colli in un solo *chèck*.

All'arrivo a destinazione, ognuno trova i suoi bagagli sul *trottoir*, più o meno allineati. Dove non c'è tettoia, sono posti allo scoperto, qualunque sia il tempo, finchè vengano ritirati.

Prima di giungere alle città o Stazioni principali, un agente della Compagnia o di un'Agenzia di trasporti percorre il convoglio, chiedendo ad ognuno se voglia consegnare i *chècks*. Gli s'indica l'indirizzo o l'albergo: egli ne prende nota, e fa mandare gli oggetti a destinazione, senza che mai succeda un disguido o ritardo. Si pagano fr. 2.50 per collo, *senza mancia*, che in nessuna circostanza si usa dare in America, salvo nei Pullman, come ho già detto.

I colli leggieri ognuno li porta a mano fino al primo *tramway* che incontra; ma, se sono pesanti, bisogna ricorrere agli agenti suddetti, poichè in nessuna città si trovano facchini, e devesi poi far capo ugualmente ad un'Agenzia di trasporti.

Pei bagagli pesanti oltre i 50 chilog., si paga 0.75 in media, qualunque sia la distanza, per tutta la rete della Compagnia e per ogni 50 chilog. in più dei 50 *gratis*.

Prima della partenza, vengono convenientemente disposti i bagagli nel relativo carro, in modo da poterli lasciare alle Stazioni senza ritardo. Nell'istante in cui fermasi il treno, sono gettati a terra tutti i bagagli destinati a quella Stazione; ed è degna di osservazione la prontezza con cui ciò si effettua. Ma i bagagliaj lavorano continuamente nel carro lungo il viaggio, aiutati dai frenatori, che sono a ciò obbligati e che poi si ritirano all'interno, a preferenza di rimanere allo scoperto sul pianerottolo. Ed è la comunicazione esistente fra tutte le carrozze, che permette colà, con poco personale, ciò che da noi, coi veicoli isolati, ne esigerebbe uno più numeroso.

Brevità delle fermate. — Le fermate nelle Stazioni intermedie, nei paesi di mediocre importanza, non raggiungono un minuto. Si ha appena il tempo di mettere il piede a terra, che già il treno riprende la marcia, durante la quale nessuno v'impedisce di salire nelle carrozze, chè anzi gli agenti del treno vi porgono aiuto.

È inerente alla forma di quel materiale il non perder tempo e lasciarne a sufficienza per salire e discendere. Non

occorre aprire o chiudere da un lato tutte le porte delle vetture ad ogni fermata, nè dar tempo ai viaggiatori di scendere da una sola parte del treno e da una certa altezza sul livello del *trottoir*, come da noi succede.

La comunicazione fra tutte le vetture, provviste ognuna di quattro scalette, rende disponibile, per scendere o salire, non il solo veicolo dove uno ha il posto, ma qualunque altro di cui si compone il convoglio.

Velocità dei convogli. — Dissi che tutte le carrozze e locomotive, oltre il freno a mano, sono munite di un freno *automatico*, messo in moto dal macchinista. Primo vantaggio di questa disposizione è la fermata del convoglio in minor tempo che da noi, provvisti dei soli freni a mano, applicati *non a tutti* i veicoli. In America si ritarda perciò a chiudere il regolatore, ossia l'accesso del vapore ai cilindri, fino ad un punto più vicino alla Stazione di quello che si usa da noi, percorrendo così un maggiore spazio in piena marcia. Questa circostanza, riunita all'effettiva minor fermata nelle singole Stazioni (se non occorre prender acqua, cambiar di locomotiva, o dar tempo a refezione), permette di percorrere in ogni ora un maggior numero di chilometri, senza che però la velocità di traslazione della locomotiva sia maggiore che da noi.

Nel Canadà, nell'Ovest e nel Sud degli Stati Uniti, osservando coll'orologio alla mano e confrontando le distanze, trovai che le velocità effettive sono mediamente da 42 a 43 chilometri all'ora pei treni *omnibus*, e da 55 a 56 chil. pei treni *express*. È una media di due o tre chil. all'ora superiore a quella dei treni in Italia ed in Francia, ma inferiore a quella dell'Inghilterra.

Secondo me, ciò che fece credere agli Europei che una velocità vertiginosa distingua tutti i treni americani, fu la effettiva esistenza di una grandissima velocità su qualche tratta brevissima in condizioni speciali, come perfetta pianura, allineamento rettilineo; a ciò si aggiungono fatti isolati di treni speciali, in cui gli Americani si scostano dalle abitudini consuete. In Europa, ove è poco conosciuto il loro servizio normale, se ne induce che sempre si corra a precipizio. Citerò qualche esempio.

Col treno direttissimo da Springfield ad Hartford si fanno 26 miglia in 30 minuti, ossia 82 chil. l'ora, ma solo per quella breve tratta di 40 chilometri; poi si ripiglia la marcia normale.

Da Meriden a New-Haven, 18 miglia in 20 minuti; e sulla linea Boston-Albany, 54 miglia in 58 minuti. Ciò costituisce una velocità di 88 chilom. l'ora all'incirca. Ma sono tratte brevi, ed è una velocità che si ha pure in Inghilterra per molti treni *express*.

Con un treno speciale, che il sig. Gowen, presidente della *Philadelphia and Reading*, ebbe la cortesia di porre a mia disposizione per visitare, in compagnia del vice-presidente sig. Nickolls, tutta la sua rete e le ricchissime miniere di antracite che essa possiede, si percorsero i 140 chil. da Pottswille a Filadelfia in un'ora e 36 minuti, il che farebbe 88 chilom. all'ora.

Ma era stato ordinato che tutti i treni indistintamente si fermassero lungo la linea per lasciarci il passo. La strada discende continuamente del 7 1|2 per 00|00: il treno si componeva di una sola carrozza Pullman. Non vi era necessità di correre in tal guisa, ma lo si fece per darmi un'idea della velocità con cui si può andare su quelle linee. Di solito, però, vi s'impiegano tre ore coi diretti.

Il viaggio da New-York a San Francisco richiede col treno *express* (così indicato sull'orario) sette giorni; partendo p. es. il lunedì sera alle 11 pom. da New-York, si arriva il susseguente lunedì alle 5.35 pom. a S. Francisco, percorrendo 5340 chil. con una velocità media di 36 chil. all'ora, comprese le fermate.

Ebbene, in occasione della gita fatta dall'Imperatore del Brasile, s'impiegarono sole 83 ore e 53 minuti: ossia si percorsero in media 64 chilometri all'ora, comprese le fermate. Tenuto conto delle pendenze sugli Allegani, sul versante occidentale delle montagne di Wasatch, (un'appendice delle montagne Rocciose) e sul versante occidentale della Sierra Nevada, si ha un complesso di 500 chil. circa, dove la velocità fu ridotta in media a 30 chil. all'ora; gli altri 4800 chil. si effettuarono colla media velocità di 71 chil. all'ora, comprese le fermate. Ma siccome queste furono soltanto *otto*, nè richiesero più di tre ore e mezzo in complesso, così il vero tempo *di percorso continuo a gran velocità* fu di 64 ore e 75 chilometri effettivi. Non si ha altro esempio di così lunga tratta a quella velocità in nessun paese; mentre, come dissi più sopra, si hanno casi di velocità maggiore *per brevi percorsi* in America, e per più lunghi, ma limitati a *due* ore o *tre* consecutive, in Inghilterra.

Invece, nel treno per l'Imperatore del Brasile, ciò che è meraviglioso è l'essere riusciti a limitare a sì piccolo numero le fermate. Si percorse d'un solo fiato la distanza:

New-York-Pittsburg (710 chilom.) senza fermata di sorta, durante ore 10.5 minuti.

Pittsburg-Chicago (750 chilom.) id. id. ore 11.31 minuti.

Chicago-Omaha (785 chilom.) id. id. ore 11.30 minuti.

Nella rimanente distanza da Omaha a S. Francisco si fecero fermate, in media, dopo ogni 620 chilometri di corsa continua.

Era però un'epoca speciale, trattavasi d'un viaggiatore in posizione sociale quasi unica al mondo, e sapevasi che la fama di questo viaggio celerissimo avrebbe traversato l'Atlantico: incentivo sufficiente agli Americani per effettuarlo, ad ogni costo, in proporzioni straordinarie rispetto alle velocità massime colà in uso.

Locomotive. — Un segno appunto della non ordinaria abitudine di viaggiare celerissimamente, si è che codeste velocità straordinarie non si ottengono con locomotive aventi ruote motrici di gran diametro, bensì colle stesse macchine che eseguiscono i *diretti* in tempi ordinarii.

Nessuna Compagnia possiede locomotive con diametro di ruota maggiore di 6 piedi = m. 1.83. Tutti i costruttori da me interrogati e gli agenti superiori delle Compagnie mi risposero unanimemente: « La massima velocità che siasi raggiunta da noi è di 60 miglia all'ora = 96 chil., e per quei casi adoperiamo locomotive di sei piedi ».

Tale diametro avevano quelle che condussero l'Imperatore del Brasile da New-York a S. Francisco, percorrendo la tratta quasi in perfetta pianura fino ad Omaha (eccezione fatta dei 19 chilometri in pendenza sugli Allegani) e circa mille chil. attraverso la Nebraska, arido piano leggermente inclinato dell'1 1|2 per 00|00 da Omaha a Cheyenne, ove hanno principio i primi contrafforti delle montagne Rocciose, e dal piede occidentale della Sierra Nevada, attraverso la valle del Sacramento, fino a S. Francisco.

In generale, pei *diretti* ordinarii le ruote motrici hanno 5 piedi e 6 pollici di diametro, ed anche solo 5 piedi e 2 pollici, ossia m. 1.68 od 1.58, come quelle per gli *express* da Boston ad Albany, per la quale linea ho indicato la velocità di 88 chil. all'ora. Mi convinsi perciò, che molto più adatte a viaggiare celeremente sarebbero le nostre locomotive a G. V., con diametro di 2 03. Se, come in America, si facessero a queste ultime percorrere 96 chil. all'ora, basterebbero loro quattro giri di ruota per minuto secondo, mentre le locomotive americane ne debbono fare cinque.

Volendosi ottenere i 115 chil., di cui ha parlato ultimamente qualche giornale di Francia e d'Italia, non occorrerebbe dunque modificare le nostre macchine: esse, coi 5 giri al secondo che le americane fanno adesso per raggiungere i 96 chil., farebbero appunto i 115 chil., che le americane non hanno finora percorso in un'ora.

Dopo le Esposizioni di Parigi e di Vienna, tutti conoscono il tipo delle locomotive americane *per treni viaggiatori*. Con tante centinaia di Compagnie ferroviarie, che si dividono i 125,000 chil. attualmente in esercizio negli Stati Uniti d'America, le 15,000 locomotive ivi esistenti a tutto il 1876 differiscono pochissimo tra loro, sia nell'aspetto esterno, sia nelle dimensioni dei loro organi principali. Tutte invariabilmente a cilindri esterni, tutte a quattro ruote accoppiate, quelle per viaggiatori: locomotive a ruote libere non ne esistono più da varii anni.

La caldaia poggia in parte su quattro ruote, più o meno grandi, ed anteriormente su d'un carrello a ruote piccine, mobile intorno ad un perno, il cui centro corrisponde all'asse del camino. Da qualche tempo, molti di questi car-

relli (chiamate *bogies*) sono pure muniti dell'apparecchio patentato di M. Adam, ingegnere-capo del Materiale e Trazione del *Great Eastern* a Londra. L'apparecchio consiste in una corona circolare di cautchouch con molle interne, interposta fra il perno e la superficie d'appoggio del carrello. Quest'ultima poi è suscettibile di movimento laterale, limitato da cilindri pure in cautchouch, che si comprimono entro un dato limite, calcolato in modo da non eccedere il grado d'elasticità permanente.

Ho percorso centinaia di chil. sulle locomotive in America, dove tutte quelle a 4 ruote accoppiate hanno il carrello, munito o no dell'apparecchio Adam; ed in Inghilterra, dove ad una parte soltanto delle macchine il carrello venne applicato e si va ogni giorno più estendendo. Potei accertare in persona la differenza che passa tra le due disposizioni nella stabilità, nella facilità di passaggio senza urti entro le curve, viaggiando con macchine munite di carrello e poscia con altre sprovviste, per gli stessi treni, colla stessa velocità di 80 chilom. all'ora e sulla stessa linea.

Presso la Compagnia *Pensilvania*, alle locomotive merci con *otto* e *dieci* ruote accoppiate, *non* munite di carrello mobile, si usa sopprimere il bordo delle ruote intermedie pel passaggio nelle curve; e gl'ingegneri, che interrogai in proposito, si addimostravano contenti di tale sistema.

Per i treni a gran velocità, moltissime locomotive della *Pensilvania* hanno al *tender* l'apparecchio Ramsbottom, onde rifornirsi automaticamente *senza fermata*, passando su apposite fosse ripiene d'acqua, come in Inghilterra. Solo con questo sistema, esteso a tutta la linea da New-York al Pacifico, il treno dell'Imperatore del Brasile potè percorrere tanti chilometri senza fermata. Però, avendo io viaggiato col *diretto* sulla medesima linea, osservai che la prima fermata ebbe luogo dopo 165 chil. consecutivi, ad Harrisburg; poscia ad Altoona, dopo altri 211 chilom.; e quindi a Pittsburg, dopo altri chil. 188. Non è dunque soltanto col treno speciale succitato, ma anche coi treni dei *viaggiatori* comuni, che le fermate si fanno rarissime; e questo sistema, tanto generalizzato in America, concorre a rendere più breve il tempo impiegato nei viaggi a partita di distanze, senza che la velocità effettiva del treno, durante la marcia, sia molto superiore a quella con cui viaggiano le locomotive in Italia.

Tutte le macchine sono munite di una gran campana in bronzo, avente almeno 30 centimetri di diametro, che, come già dissi, viene suonata dal macchinista all'avvicinarsi alle Stazioni, nell'attraversarle, nel far manovre, ecc.

Altro carattere distintivo della locomotiva americana è l'unico e grandissimo fanale posto in alto, a livello della base del camino, con grande riverbero riflettente un lunghissimo fascio di luce alla distanza di almeno 10 volte quella rischiarata dai nostri due fanali laterali.

Varia il costo di quei bellissimi fanali, costrutti a Filadelfia dal sig. Edward H. Williams, proporzionatamente alla eleganza; ma in media è da 75 ad 80 dollari, cioè 400 fr. l'uno.

Anche le nuove locomotive continuano ad essere munite di due bellissime e grandi pompe. Il Giffard è pure in uso, ma le prime sono preferite finora, o per lo meno accompagnano sempre l'injettore.

Quantunque le locomotive americane si presentino belle ed eleganti all'esterno, abbiano una durata non inferiore alle nostre, e non costino di più per annuale riparazione, il loro prezzo è tuttavia al disotto di quello pagato dalle Compagnie ferroviarie in Europa. Ciò dipende dalla differenza rilevante nel valore del materiale adoperato per certe parti, da molte diversità nelle costruzioni e nei dettagli, che potei vedere di persona, o mi furono indicati dai direttori delle officine, che ebbi a visitare colà.

Sarebbe lungo l'addentrarmi in tale materia; mi accontenterò di accennare alla mancanza quasi assoluta del bronzo in quelle locomotive, alla sostituzione dei focolari in acciaio a quelli di rame, ai tubi bollitori in ferro, invece che di ottone, alle ruote tutte in ghisa, anche le motrici, molte delle quali non hanno ancora i cerchioni, nè in ferro, nè in acciaio, sebbene da qualche tempo in qua certe Compagnie vadano già adottandoli largamente.

Calcolando assieme col sig. Gowen, presidente delle R. R. *Philadelphia and Reading*, il costo d'invio delle locomotive in Italia, egli trovava che si guadagnerebbe anche col trasporto dall'America sul prezzo che supponeva si pagassero le locomotive in Europa; ma, naturalmente, bisognerebbe accettarle come essi le fanno, e per adesso non sarebbe pure il caso di pensarvi.

Fornirò un'idea dei prezzi delle locomotive americane, citando quelle di ciascun tipo, ad 8-6-4 ruote accoppiate, esposte a Filadelfia, e costruite per varie delle principali Compagnie ferroviarie dalla Casa Baldwin, la più importante negli Stati Uniti.

La bellissima locomotiva ad *otto* ruote accoppiate, costrutta per la Compagnia *Lehig-Walley*, fu pagata 11,500 dollari, pari a 57,000 franchi della nostra carta. Essa pesa in servizio 50 tonn; sulle ruote, il peso caricato è di 44 tonnellate.

Quella a *sei* ruote accoppiate, costrutta per le Ferrovie del Brasile, pesa in servizio 40 tonn., sulle ruote 34 tonn. (peso del *tender* vuoto 10 tonn.); e fu pagata 10,000 dollari, pari a 50,000 lire italiane.

Quella a *quattro* ruote accoppiate, con carrello mobile, costrutta per la ferrovia *Central Newjersey*, pesa in servizio tonn. 37.50, il peso del *tender* vuoto è di tonn. 10.25; ed il prezzo 43,750 lire, ragguagliato alla carta italiana.

Lo stesso prezzo di 43,750 lire fu pagato per un'altra locomotiva dello stesso costruttore, a quattro ruote accoppiate, destinata ai treni diretti della *Pensilvania*, già citata; il peso della locomotiva in servizio è di tonn. 35 05; il peso del *tender* vuoto è di 11 tonn., il diametro delle ruote 1.58.

Ditta costruttrice Baldwin — Poichè accennai alla Ditta Baldwin, dirò che le sue officine furono fondate nella città di Filadelfia, nel centro della medesima, dal defunto sig. Mattia Baldwin nel 1837, e presero tosto un grandissimo sviluppo, ottenendo ordinazioni da moltissime Ferrovie degli Stati Uniti, per la modicità dei prezzi e la superiorità delle costruzioni su tutte le altre fabbriche americane. Il giorno precedente la mia visita a quello Stabilimento festeggiavasi la locomotiva N. 4000, uscita allora dall'officina per conto di una delle principali Compagnie ferroviarie.

Vi si costruiscono in media 500 locomotive all'anno. La massima produzione fu di 537 nel 1873. Volendo, coi mezzi di cui dispongono possono costruirne da 11 a 15 per settimana.

Ne inviano ogni anno nelle varie parti degli Stati Uniti, nell'America del Sud, e molte in Europa, adattandole alle condizioni quivi richieste, specialmente nella Germania; ne spedirono già 250 in Russia e 2 in Inghilterra. Nell'epoche di massimo lavoro, non ebbero meno di 3000 operaj; oggidì vennero ridotti a 1500, perchè il lavoro è diminuito.

Facendo astrazione dalla materia impiegata, dacchè le macchine fanno eccellente servizio, e se si considera che la mano d'opera entra pei *due terzi* nel costo delle loro locomotive (come dicevami l'ingegnere Direttore dello Stabilimento), e la media paga degli operaj a Filadelfia è di 2 dollari e mezzo al giorno, pari a fr. 12.50, non sembra vero che si possano produrre locomotive a così buon mercato. Tanto ha valore l'intelligente divisione del lavoro, l'opera delle macchine opportunamente applicata a risparmio di quella dell'uomo, e l'economica amministrazione degli Stabilimenti industriali. Sotto questo riguardo, mi parvero degni di ammirazione gli ordinamenti al di là dell'Atlantico.

Sebbene si riducano, credo, a 10 o 12 le fabbriche di locomotive negli Stati Uniti d'America, pure lavorano poco attualmente, perchè è invalso il sistema, presso tutte le Compagnie d'una certa importanza, di costruire ognuna il suo materiale, locomotive e vagoni, nelle proprie officine di riparazione.

Gli Amministratori delle ferrovie, ai quali io manifestai qualche dubbio sul vero costo, che vengono ad avere le locomotive da essi costrutte, mi risposero all'incirca così: « Per le ordinarie riparazioni al materiale mobile, abbiamo locali, attrezzi, disegnatori, personale di sorveglianza, ingegneri; siamo insomma forniti al pari degli Stabilimenti di costruzione, e non possiamo farne a meno. Ciò viene ad aggravare di molto il conto Spese generali, se il tutto non

sia completamente utilizzato. E la utilizzazione perfetta è difficile, avendo la riparazione del materiale ferroviario, nelle grandi Società, un carattere molto variabile, che frequentemente obbligherebbe ad aumentare o diminuire il personale per eguagliare le spese al lavoro utile.

« La costruzione di materiale nuovo, in quantità ed a tempo conveniente, mantiene una costanza utile nella forza lavoratrice; donde un lavoro rimuneratore maggiore, che compensa il supposto maggior costo del materiale da noi costrutto, di fronte ai prezzi delle Case unicamente costruttrici ».

Non esprimo il mio avviso su queste considerazioni, che intesi non da uno, ma da molti Capi di quelle Amministrazioni ferroviarie. Osserverò soltanto che provenivano da gente che non spende un dollaro ed un cent., laddove basta un dollaro, ed alla quale si potrà contestare tutto, fuorchè un buon senso pratico invidiabile da qualunque Europeo, sia pure un Inglese. *(Continua)*

QUESTIONI ECONOMICO-INDUSTRIALI

Il lavoro dei fanciulli nelle fabbriche.

Su questa importantissima questione, che si agita da lungo tempo fra noi, ed a cui si riferisce una legge speciale che s'intende presentare al Parlamento, ci viene diretta la seguente lettera di un nostro *Abbonato*, ch'è uno dei principali industriali del Piemonte, e che conosce a fondo la materia che vuole trattare, con opportuno corredo di studii coscienziosi e di pratica esperienza.

Noi crediamo di far cosa gradita ai nostri lettori pubblicando questa prima e le successive lettere dell'egregio *Abbonato*, desiderosi di vedere largamente svolta una questione di sommo interesse economico-industriale:

Onorevole Signor Direttore,

Un illustre storico inglese, il Macaulay, parlando delle lotte religiose dell'Inghilterra, osserva giustamente che non v'ha peggior cosa al mondo del dover combattere contro i pregiudizii della popolarità. Se gli uomini di cuore e di mente cedono al fascino di questa sirena, non c'è più causa, per quanto nobile e santa, che non si snaturi volgarmente, facendola servire ai fini secondarii delle passioni.

Queste idee mi venivano alla mente nell'uscire, giorni sono, dall'Ateneo di Venezia, dove una folla di ascoltatori udì con vero interesse l'importante lettura fatta dal senatore Alessandro Rossi sulla tanto controversa legge pel lavoro dei fanciulli nelle fabbriche. Col suo notevole scritto egli rispondeva alle lettere, molto sentimentali e vaghe, pubblicate sui giornali dall'on. Luzzatti in difesa della detta legge. Non mi tratterrò a parlare della lettura del Rossi, perchè ognuno potrà vederla stampata nel *Giornale degli Economisti* di Padova. Dirò solo che il colto e numeroso uditorio dell'Ateneo applaudì più volte, non alla persona (come fu asserito da qualche corrispondente di giornale), ma al poderoso argomentare, alla critica giusta e leale contro un certo abbozzo di legge inglese, di cui è promotore e fautore instancabile l'on. Luzzatti. Il *Tempo* e *Adriatico*, giornali che in tale questione non possiamo tacciare di parzialità, riconobbero pienamente l'importanza, sotto tutti i rapporti, del discorso dell'illustre senatore Rossi, dove non si saprebbe se più ammirare la larga copia di fatti e di prove da lui addotte a sostegno della sua tesi, ovvero i principii patriottici ed altamente umanitarii da cui è ispirato nel combattere l'introduzione dell'accennata legge in Italia.

A questa lettura seguì un'altra lettera dell'on. Luzzatti, stampata nella *Gazzetta di Venezia*, e che vidi poi, con mia meraviglia, riprodotta nel *Pungolo* di Milano, senza aver prima avuto agio di sentire l'opposta campana, che non dà suoni molli e sdolcinati, buoni soltanto per gli spiriti leggieri e superficiali, ma tocchi forti e vibrati, che scuotono le fibre e fanno seriamente pensare alle persone assennate.

Permetta dunque, egregio signor Direttore, ch'io esponga francamente, nel suo imparziale ed autorevole periodico, la mia opinione, che è quella soltanto di un libero cittadino, amante del proprio paese, che vede con dolore arrestato ne' suoi progressi industriali dalle utopie di certi dottrinarii. Avendo tenuto dietro imparzialmente al pro ed al contro della questione, sono venuto alle seguenti conclusioni:

L'on. Luzzatti, in tutto ciò che ha scritto e detto in proposito, non ha mai risposto alle gravissime obbiezioni del senatore Rossi, trattando sempre la cosa dal lato popolare, fraintendendone o volendone fraintendere l'alto significato morale che ha in sè. Egli adatta i suoi ragionamenti a seconda della corrente: una volta distingueva i fanciulli delle miniere da quelli delle fabbriche; oggi confonde gli uni cogli altri, senza pensare all'immensa differenza che corre nel loro trattamento.

Il senatore Rossi, in un articolo pubblicato nella *Nuova Antologia* del gennaio 1876, provava con forti ragioni che l'Italia non ha bisogno della proposta legge per le sue fabbriche: essa si vanta d'intendere il lavoro in ben altro modo che gli Inglesi; e quand'anche avesse gl'infermi delle loro officine, avrebbe maggior riguardo di essi, e sentimenti più umani verso i fanciulli. A questo primo articolo il Luzzatti non seppe rispondere altro che col citare continuamente l'esempio della legislazione inglese, e scagliare contro il Rossi l'accusa di non conoscerla bene. La sfida quindi non è più in Italia, ma in Inghilterra. E l'illustre senatore raccoglie volentieri il guanto anche al di là della Manica, e si pone a fare diligenti ricerche intorno agli effetti degli *Acts* sulle *Factories* e *Workshops* di quel paese; e frutto di esse è il secondo articolo stampato nella *Nuova Antologia* del febbraio scorso, dove dimostra tutto il male che deriverebbe al nostro paese, se una sola di quelle leggi inglesi venisse applicata alle fabbriche italiane.

Il Luzzatti, battuto in Inghilterra, torna da capo all'Italia, rispondendo al detto articolo colla solita rettorica e con un sentimentalismo, non adatti ad uomo serio. Infatti nel *Giornale degli Economisti* egli ci parla dell'anemia fisica, dell'idra dell'ignoranza, di fanciulli gobbi e storpiati, di povere vittime, e di altri infiniti guai, che sa bene immaginare e descrivere la sua ardente fantasia.

Ma il senatore Rossi, nello scritto letto da ultimo allo Ateneo di Venezia, prova la esagerazione di codeste frasi oratorie, passando in seria rivista lo stato industriale, morale ed economico d'Italia. Egli cita molti fatti, e da questi trae gli argomenti.

L'on Luzzatti porta nella questione dei preconcetti suoi particolari, e ne cava ben diverse conseguenze. L'uno vede le cose nel loro aspetto semplice e naturale, come gl'insegnò la esperienza di più che 30 anni di lavoro in mezzo agli operaj; l'altro le vede attraverso il prisma della fantasia, che ama spaziare al dissopra della realtà.

Nella lettera alla *Gazzetta di Venezia*, che il *Pungolo* trova lodevole, l'on. Luzzatti tenta ribattere l'accusa che gli fa il Rossi, affermando che la legge da lui promossa non è che una servile imitazione di quelle inglesi, di cui il Rossi aveva provato l'inefficacia in Inghilterra. Egli si fa quindi bello dei nomi di Pellegrino Rossi, di Sacchi, di Correnti, e via dicendo, senza riflettere che, quando questi illustri uomini si pronunziarono a pro dei fanciulli nelle fabbriche, non si trattava di formulare una legge cogli ispettori, ecc., ma era un semplice desiderio di tutelarli; di fronte al quale, il modo oggi proposto dal Luzzatti non cessa di essere una imitazione straniera. Inoltre la questione oggidì ha fatto molto cammino: le discussioni, a cui ha dato luogo, ne hanno sviscerato la natura; e presentata ora, com'essa è infatti, alla considerazione degli autorevoli economisti suscitati, questi esiterebbero certo ad apporre la propria firma ad un progetto di legge, che è per riescire di danno e disdoro al proprio paese.

In altra mia, egregio signor Direttore, ritornerò sull'argomento, e m'ingegnerò di mettere sotto il suo vero aspetto

il progetto in questione, il quale non potrebbe mai avere l'approvazione delle persone veramente esperte delle nostre condizioni economiche e industriali.

Torino, 15 aprile 1877.

Un suo Abbonato.

Nostre Corrispondenze

Roma, 1° maggio

È facile immaginare come la bufera venuta d'Oriente abbia respinto in alto mare, chi sa fino a quando e con quali pericoli di naufragio, tutte le nostre questioni ferroviarie grandi e piccole. Una sola che, dopo lungo e disastroso cammino, s'era già da gran tempo ancorata in vista del porto, potè finalmente entrarvi, a forza di prove e riprove, compiute con indomabile perseveranza da chi la guidava. La questione delle Ferrovie Sarde è pienamente risolta: non manca assolutamente altro che la firma, e questa vi sarà apposta di certo in settimana, oggi o domani forse.

Portata da me, dovete ritenere per vera la buona novella, avendo io durato assai a dirvi di *no*, quando gli altri continuavano a dire di *sì*. Posso quindi oggi sbottonarmi un po', senza venir meno alla mia consueta discrezione, ed accennarvi le principali condizioni, ch'io ho ragione di credere esatte, della nuova Convenzione tra il Governo e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

La costruzione delle linee cosidette del 2° periodo nell'isola dovrà essere compiuta entro sei anni.

La garanzia del prodotto netto chilometrico garantito sarà di L. 14,800, applicata mediante la formola che servì alla Convenzione della Pontebba, riducendo però a lire 7,000 la costante per le spese d'esercizio terminate le linee, ed a L. 6000 durante il periodo della costruzione.

Le Obbligazioni da emettersi verranno garantite direttamente dallo Stato, e il loro ricavo sarà versato nelle casse erariali per essere somministrato alla Compagnia, a misura della progressione dei lavori.

Una anticipazione di fondi, il controllo delle spese, la composizione del Consiglio d'amministrazione, e molti altri accordi furono pure stipulati, io credo; ma dei particolari spero potermi occupare altra volta. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ammise un'altra spesa di L. 30,000 per l'ampliamento della Stazione ferroviaria di Brescia, in aggiunta a quelle del progetto prima d'ora approvato. —

L'on. ministro Zanardelli aggradì, da quanto mi si assicura, l'invito d'inaugurare personalmente il Congresso degli ingegneri che si aprirà in Roma dopo domani. —

Le buone idee finiscono sempre col trionfare. Così avvenne della proposta sviluppata dal comm. Martorelli, ispettore generale delle Ferrovie Romane nelle sue lettere all'on. Luzzatti sino dal 1871. Egli dimostrava allora con sode ragioni la necessità e l'importanza di una scuola per gli agenti ferroviarii, e sei anni dopo l'ing. Trevellini immaginò e riuscì a dare pratica attuazione all'eccellente idea del Martorelli. Voi avete già replicatamente encomiato il disegno, e pubblicato anche di fresco il programma della scuola; aggradirete dunque oggi i particolari inediti che vi mando io.

Questa scuola preparatoria per coloro i quali aspirano ad entrare nel servizio delle ferrovie la si volle stabilita per ora in via di semplice esperimento; ma, a giudicare dai buoni auspicii della sua nascita e dalla favorevolissima accoglienza avuta, l'esperimento darà ottimo successo, e il provvisorio diverrà definitivo.

Gli alunni che già frequentano la scuola ascendono a 53, e rappresentano tutte le provincie italiane e le diverse classi sociali, dal fattorino telegrafico e dalla guardia di città al figlio del possidente e del ricco negoziante. La maggior parte degli allievi sedette già nei banchi delle scuole tecniche, e la coltura generale di tutta la scolaresca è più che sufficiente. Si mostrano tutti dotati di ottima volontà, e frequentano assiduamente le lezioni. Le Società ferroviarie italiane, invitate a ciò dal Consiglio direttivo della scuola, hanno volontieri accettato di delegare un loro rappresentante per visitarla ed assistere agli esami finali del corso; e credo anzi sapere che la Società dell'Alta Italia abbia testè affidato siffatto incarico al sig. cav. Pivetta. Inoltre il Direttore generale comm. Massa manifestò recentemente molto interesse per questa istituzione, assicurando che, dal canto suo, non avrebbe mancato di giovare possibilmente a quegli alunni che, terminati gli studii, daranno buona prova di sè. Dichiarazioni ed assicurazioni identiche, so da fonte non sospetta, che vennero pur fatte dal Direttore generale delle Meridionali, comm. Borgnini. Vedete dunque che l'istituzione è magnificamente avviata, e chi bene comincia è a metà dell'opera.

I corsi incominciati il 4 aprile dureranno sino al 30 giugno con lezioni serali. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

La visita ufficiale al tronco della ferrovia Pontebbana dalla Stazione per la Carnia a Resiutta avrà luogo il 5 corr.; e se la Commissione troverà il tutto regolare, come si ha ogni ragione di credere, l'esercizio verrà immediatamente aperto anche per questo tronco, e così la linea lo sarà da Udine a Resiutta.

Nella detta Commissione, il Governo sarà rappresentato dall'ispettore del Genio civile cav. Dionisio, e la Società ferroviaria dai Capi dei diversi servizii attivi.

Il Ministero dei lavori pubblici ha approvato il contratto stipulato tra la Società dell'Alta Italia e l'Impresa industriale italiana, rappresentata dall'ing. A. Cottrau, per il ponte a travata metallica ed attiguo cavalcavia sul fiume Serchio presso Pisa, da sostituirsi al ponte attuale in muratura, che serve pure per la strada provinciale. La complessiva lunghezza della travata a doppio binario, divisa in tre campate, sarà di m. 74.

Avendo la Stazione di Udine constatata la mancanza del conduttore Natale Tosi, partito da Venezia per Nabresina in servizio del treno 258 del 26 aprile p. p., nacque all'Amministrazione ferroviaria il sospetto che tale scomparsa potesse essere occasionata da qualche furto. Ordinò quindi che fossero tosto effettuate le opportune indagini, in seguito alle quali potè accertarsi della sottrazione di due gruppi, ch'erano stati affidati al Tosi pel trasporto col detto treno, uno di L. 9000 per Francoforte, e l'altro di L. 3986 per Reichenberg.

Dietro tale risultato, l'Amministrazione ferroviaria prese immediati accordi colle Autorità di pubblica sicurezza per ottenere la cattura del Tosi; e mercè la prontezza, avvedutezza ed energia con cui furono condotte le opportune ricerche, il Tosi potè essere arrestato a Pola il giorno successivo, ancora in possesso dell'intero importo dei gruppi sottratti.

È questo il secondo caso di furti di qualche importanza avvenuti, nel corso di pochi mesi, sulla rete dell'Alta Italia, ed i cui autori, appartenenti al personale viaggiante, vennero immediatamente scoperti ed arrestati.

Nel caso concreto poi devesi aggiungere che le intelligenze prese dall'Amministrazione ferroviaria, non solo colle Autorità di pubblica sicurezza del Regno, ma altresì colle Polizie degli Stati esteri confinanti, furono così pronte ed efficaci, che in qualunque località il Tosi avesse cercato nascondersi, il suo arresto sarebbe stato egualmente immancabile ed immediato.

Un dispaccio odierno da Roma c'informa che ieri sera venne firmata la Convenzione per le Ferrovie Sarde. (*V. nostra Corrispondenza da Roma*).

Siamo in grado di dare i seguenti ragguagli intorno alle annunciate conferenze tecniche, ch'ebbero luogo in Firenze il 21, 22, 23 e 24 marzo scorso, tra i rappresentanti delle diverse Amministrazioni ferroviarie italiane e i delegati del Commissariato governativo, per lo studio e la scelta del miglior tipo d'armamento per le nostre linee.

La Commissione prese dapprima in esame la questione del metallo per la fabbricazione delle rotaie, e convenne che quelle in ferro debbano essere abbandonate, e che anche sulle linee piane e di secondaria importanza sia preferibile l'impiego di rotaie in acciaio.

Ammise inoltre che il miglior profilo sia quello del tipo *Vignole*, colle dimensioni già adottate sulle ferrovie Romane e dell'Alta Italia, con che però la grossezza del gambo sia ridotta da mill. 16 a mill. 14. Tale rotaia, il cui peso sarà di 36 chilog. per metro corrente, dovrà servire per tutte le linee anche secondarie, eccettuate soltanto quelle a pendenze eccezionali, sulle quali s'impiegheranno invece le guide aventi il gambo della grossezza di mill. 16 ed il fungo alquanto più alto.

Riguardo poi alla lunghezza delle rotaie, la Commissione riconobbe la convenienza dell'impiego di rotaie più lunghe di quelle di 6 m. finora generalmente adottate; ed ammettendo la opportunità di quelle di m. 9 introdotte recentemente in molte ferrovie, consigliò di procedere ad esperimenti per decidere se possa essere conveniente di aumentarne ancora, ed in quale misura, la lunghezza.

La Commissione si è quindi occupata delle dimensioni delle traverse e della miglior qualità del legname; dei sistemi di giunzione, della compressatura, del numero e della forma delle chiavarde, delle piastre d'appoggio e dei provvedimenti per impedire lo scorrimento delle rotaie; e discusse inoltre la questione dei raccordamenti dei rettifili colle curve, e di quelli in piano verticale fra diverse pendenze.

Conchiuse infine coll'ammettere l'opportunità di procedere ad esperimenti intorno alle varie questioni che devono essere ancora studiate, e decise di riunirsi di nuovo a Milano fra un mese circa, per discutere sugli argomenti affidati allo studio particolare di alcuno dei componenti la Commissione.

Circa l'andamento dei lavori sulla linea Verona-Dossobuono-Legnago, ci scrivono da Verona:

La posa dell'armamento, cominciata dal bivio di Dossobuono, nella cui Stazione, con apposito allargamento di piazzale, si formò un grande cantiere di materiali, procede con abbastanza celerità, ed ora arriva a circa due chilometri dalla Stazione d'Isola della Scala.

Il modello dell'armamento è il N. 1, francese, che viene levato d'opera dai tronchi di questa sezione di Verona, e spedito al cantiere di Dossobuono con treni speciali o con gli ordinarii delle merci a piccola velocità, essendochè nei suddetti tronchi procede ora la rifazione dei binarii col modello nuovo, N. 2 *Vignole*, con guide d'acciaio di metri 9.

La posa dell'armamento si cominciò dalla parte di Dossobuono, e non contemporaneamente dall'altro estremo di Legnago, e ciò per la questione della ghiaia per la massicciata, per la quale nei dintorni di Dossobuono si sono aperte immense cave. Oltre Isola della Scala, il terreno ghiaioso sparisce, e quindi sopra tutto il tronco nuovo la ghiaia dovrà essere condotta con carri da sterramento.

L'argine stradale da Dossobuono a Legnago è completamente ultimato, così pure tutti i caselli da guardiano ed i manufatti, dei quali in tutta la linea si contano due soltanto di qualche rilevanza. Le Stazioni intermedie sono quattro: Vigasio, Isola della Scala, Bovolone e Cerea.

I fabbricati di queste Stazioni sono quasi tutti terminati.

L'apertura al pubblico esercizio di questo nuovo tronco, salve imprevedute circostanze, potrà essere effettuato non più tardi dei primi del prossimo venturo mese di agosto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie venete. — Leggesi nella *Provincia di Rovigo*, in data del 26 aprile p. p.:

Oggi si unirono, negli Ufficii della Deputazione provinciale, i rappresentanti delle Provincie di Venezia e di Rovigo, per fissare gli accordi onde giungere alla costruzione della ferrovia Adria-Chioggia per Loreo.

Erano presenti i signori:

Gentili cav. Alfonso, consigliere delegato reggente la Prefettura;

Collotta cav. Giacomo, Bertoli cav. Dario, Mocenigo cav. Alvise, membri della Commissione ferroviaria della provincia di Venezia;

Gobbatti cav. Antonio, Zilli cav. avv. Bortolo, Piva dott. Remigio, Bottoni avv. Federico, Salvagnini cav. Gio. Battista, Marchiori dott. Giuseppe, Ancona avv. Ferdinando, deputati provinciali.

Antonibon nob. Paolo, segretario.

Dopo la discussione, si devenne alla seguente deliberazione:

« *Art.* 1. La Provincia di Venezia, ottenuta la concessione governativa, assumerà la costruzione della ferrovia Adria-Loreo-Chioggia, e quindi penserà a tutte le pratiche relative.

« *Art.* 2. La Provincia di Rovigo, con l'assenso del proprio Consiglio, concorrerà nelle spese per l'importo fisso ed inalterabile di L. 700,000. Dal concorso governativo, sotto qualunque forma accordato, saranno prelevate lire 150,000, occorrenti a raggiungere la somma preavvisata per la costruzione.

« Sulla eccedenza del concorso stesso è riservato alla Provincia di Rovigo il 70 per cento, in ragione della percorrenza sul proprio territorio.

« *Art.* 3. Le offerte dei Comuni della Provincia, finora accertate in L. 180,000, e quelle eventuali future per la costruzione di detta linea si devolveranno a totale vantaggio della Provincia di Venezia.

« *Art.* 4. La Provincia di Rovigo, a mezzo dei propri rappresentanti, si associerà a quella di Venezia nelle pratiche verso il Governo per ottenere il sussidio nella misura il più possibile vantaggiosa.

« *Art.* 5. La Deputazione provinciale di Rovigo e la Commissione speciale di Venezia s'impegnano di sottoporre i presenti accordi all'approvazione dei rispettivi Consigli provinciali, dopo definite le trattative col Governo relative al sussidio o concorso ».

— Il *Giornale di Padova* del 1°, annuncia che venne incominciato l'armamento anche sul tronco Cittadella-Camposampiero-Bassano, e che si continua con alacrità.

Domenica si è radunato a Padova il Comitato ferroviario colla Commissione tecnica, e il deputato Breda, presidente della Società Veneta.

Fu deliberato di sollecitare al più presto i lavori, che dovranno essere terminati per il 1° settembre p. v.

— La *Gazzetta di Venezia* riceve poi da Roma, 1°, il seguente telegramma:

La vostra Commissione ferroviaria provinciale concordò col Ministero la domanda di concessione immediata, sulla base dell'assunzione governativa dell'armamento e dell'esercizio, proponendosi il Ministero di presentare la relativa legge prima dell'aggiornamento della sessione. Furono ricusati altri concorsi, ritenuti contrarii alle massime adottate dal Ministero.

Ferrovie Calabro-Sicule. — Leggesi nel *Diritto* di ieri:

In seguito al risultato favorevole della visita di ricognizione del tratto della diramazione ferroviaria di Cosenza, fra le Stazioni di Spezzano Albanese (chilometro 15.°) e di Majolungo (chilometro 26.°), a cui ha proceduto apposita Commissione governativa, il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzata l'apertura all'esercizio pel 5 corr. del detto tratto di ferrovia, con servizio di viaggiatori e merci a grande e piccola velocità.

L'on. Ministro dei lavori pubblici, con decreti del 27 aprile, ha approvati i progetti di esecuzione dei due tronchi della linea Palermo-Marsala-Trapani, compresi fra Carini e Partinico (chilometri 25 e 300 metri) e fra Mazzara e Castelvetrano (chilometri 24 e 200 metri).

Tenuto conto dei due tronchi Palermo-Carini (chilometri 21 e 600 metri) e Marsala-Trapani (chilometri 31), i cui progetti definitivi furono approvati con Decreto del 26 agosto 1875, di tutta la linea Palermo-Trapani, che misura una lunghezza di circa 192, sono regolarmente approvati i progetti di esecuzione per chilometri 102 e 100 metri.

Ferrovie in Sicilia. — L'on. deputato Omodei diresse una lettera al Ministro dei lavori pubblici per conoscere se furono completati gli studii e risoluta la quistione pel congiungimento della linea ferroviaria Palermo-Girgenti con quell'altra che da Siracusa viene fino a Comitini. L'on. Zanardelli rispose colla seguente:

« Egregio collega,

« Grazie della sua, in risposta della quale l'assicuro che mi sta sommamente a cuore la congiunzione delle due linee ferroviarie Sicule. Avuto il nuovo progetto per Montedoro, feci rivedere quello delle Caldare, e feci fare una gita sui luoghi per conoscere l'approssimativo importo dell'altra linea di Vallelunga, e i risultati di tale gita li ebbi con recentissimo rapporto; onde è che certamente la questione verrà fra poco risoluta, e spero in modo soddisfacente pei massimi interessi che vi sono congiunti.

« Frattanto mi abbia con distinta stima ed osservanza.

« Dev.mo

« G. Zanardelli ».

Ferrovia sotto-alpina. — Il Comitato promotore di questa ferrovia ha presentato al Ministro dei lavori pubblici una Memoria, da cui rileviamo quanto segue:

Il Comitato Biellese per la ferrovia Sotto-alpina, sorto nel maggio del 1874 e presieduto dal sig. cav. avv. Mosca, sotto-prefetto del circondario di Biella, nella sua adunanza del 19 marzo scorso deliberava di ricorrere al detto Ministro, perchè nella prossima esposizione, che farà alla Camera sui più urgenti tronchi di ferrovia da costruirsi a compimento della grande rete ferroviaria italiana, sia compresa la linea Sotto-alpina.

Dimostrata l'importanza di una linea, che rasenti le Alpi da Torino al Lago-Maggiore, attraversando il Canavese ed il Biellese ed una parte del circondario di Varallo, osservasi ch'essa allaccierebbe parecchi tronchi già in esercizio ed altri in progetto, come Settimo-Rivarolo-Castellamonte; Ivrea-Chivasso; Ivrea-Aosta; Biella-Santhià; Vercelli-Gattinara; Novara-Gozzano.

Tale linea avrebbe pure il pregio di congiungere i più grandi trafori internazionali, vale a dire quelli del Fréjus, San Gottardo, Monte Bianco o Sempione, i due ultimi in progetto. Avrebbe anche la sua importanza strategica per la sua prossimità alle vallate delle Alpi.

Nell'agosto del 1869 si tenne nella sala municipale di Torino, fra i rappresentanti dei Comuni interessati alla Sotto-alpina, un'adunanza, nella quale si nominava un Comitato, coll'incarico di far eseguire gli opportuni studii. Il Municipio torinese si è assunto l'incarico, a sue precipue spese, di tali studii, che vennero affidati all'ing. comm. Borella, e su cui una elaborata relazione venne fatta, in senso favorevole, dall'altro ing., comm. Peyron.

Nel maggio del 1874 si tenne a Biella una nuova adunanza allo stesso riguardo, nella quale venne per acclamazione nominato un nuovo Comitato, che è appunto quello attuale, perchè facesse ogni suo possibile onde tale linea non restasse allo stato di semplice progetto.

Nell'agosto dello stesso anno, i Comuni biellesi più prossimi alla linea, invitati dal presidente del Comitato per un concorso a fondo perduto per la costruzione della stessa linea, dietro riparto fatto dal Comitato, votarono le quote assegnate, la cui totale somma di poco si scostava dalle L. 800,000.

Però le difficoltà insorte indussero il Comitato a fare, in progresso di tempo, poco assegnamento sul concorso dei Comuni, ad eccezione di quelli di Biella, Ivrea e Torino. Ed avendo l'esperienza dimostrato al Comitato biellese, che il conseguimento delle grandi opere non si deve pretendere tutto in una volta, e che più facilmente si ottengono risultati, prendendole a tratti, esso venne nella determinazione di limitarsi per ora a far pratiche pel prolungamento del tratto da Castellamonte a Biella, giacchè da Torino a Rivarolo la linea è al suo termine, e presto lo sarà sino a Castellamonte, cioè per 42 chilometri.

Il tratto da Castellamonte a Biella per Ivrea, della lunghezza di circa 41 chilometri, non potrebbe ora, secondo i calcoli desunti dal progetto dell'ing. Borella, modificato per il considerevole ribasso che ha subìto il ferro nel frattempo dagli studii ad oggi, costare più di otto milioni.

Quando la Sottoalpina, attraversando il Canavese arriverà a Biella, avrà raggiunto il punto più importante della linea dal lato industriale-locale, e non vi sarà più dubbio del suo congiungimento a quella di Borgomanero, e di là al S. Gottardo, forse prima ancora dell'apertura di questo.

Il Comitato pertanto confida che il progetto ferroviario di cui si tratta sarà preso in considerazione dal Ministro, e che verrà compreso nel novero delle più necessarie ferrovie a costruirsi nello Stato.

Ferrovia Torino-Marsiglia per Saluzzo e Dronero. — Il 22 aprile p. p. radunavasi in Saluzzo, nell'aula del palazzo municipale, il Comitato promotore di questa ferrovia.

Oltre i membri del Comitato, intervenivano i rappresentanti di tutti i Comuni di Torino a Dronero, i consiglieri provinciali dei rispettivi Mandamenti interessati, ed il Sindaco di Mondovì.

Apertasi la seduta dal cav. avv. Lavalle Chiorando con breve ed acconcia allocuzione, ed avuta la parola l'ing. Cora per riferire circa la variante da Moretta a Torino, in base alla deliberazione presa nella seduta 11 ottobre 1876, si aprì la discussione, in seguito alla quale venne adottato il seguente ordine del giorno proposto dal dottor Valle e validamente sostenuto dal cav. Riberi, deputato al Parlamento:

« L'Adunanza, composta dei membri del Comitato e dei rappresentanti dei Comuni interessati: ritenuto che il tracciato, col quale meglio si soddisfarebbe agli interessi tutti delle popolazioni attraversate dal medesimo, è quello da Dronero a Busca con allacciamento verso Cuneo, e da Busca a Costigliole, Verzuolo, Saluzzo, Torre San Giorgio, Moretta, Villafranca Piemonte, Faule, Pollonghera, Casalgrasso, Lombriasco, Carignano, La Loggia, Sangone, Torino, rappresentato nella carta dello Stato-maggiore, stata presentata all'esame dell'Adunanza dall'ing. Cora, lo adotta;

« Incarica la Commissione esecutiva del Comitato di fare studii per soddisfare nel miglior modo possibile agli interessi di Vigone, e proporre il riparto dei sussidii occorrenti nella somma di tre milioni di lire per parte dei Corpi morali interessati, e fare eccitamento a questi ultimi per pronta deliberazione ».

Datosi finalmente mandato alla Commissione di convocare il Comitato, appena avuto riscontro dai Comuni, onde formulare e chiedere al Governo la concessione, si scioglieva la seduta, invitando il Presidente la Commissione esecutiva a nuovamente radunarsi verso sera, onde dare immediatamente esecuzione all'affidatole incarico.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna, 27 aprile, al *Journal de Genève:*

Il rapporto del dipartimento federale di giustizia e polizia contiene alcune informazioni intorno alle misure state prese per procurare migliori alloggi agli operaj impiegati a Göschenen. La pratiche fatte a tale scopo presso il Governo d'Uri non avendo ottenuto il desiderato successo, il detto dipartimento incaricò i sigg. Dr. Sonderegger ed Ettore Egger, architetto, di procedere ad una inchiesta e d'indicare i mezzi per rimediare agl'inconvenienti esistenti.

Questi esperti proposero di costruire almeno tre case della stessa grandezza e dello stesso genere delle caserme da operaj del sig. Favre, di dare alla località una più abbondante quantità d'acqua, e di sottoporre quegli alloggi ad un regolare controllo dal punto di vista della polizia e ventilazione.

Laonde il Governo d'Uri fu invitato a sorvegliare, mediante regolari ispezioni, perchè gli alloggi non venissero abitati da troppo numero di persone, nonchè a prevenire i proprietarii di case abitate da operaj, che il Consiglio federale farà chiudere tutte quelle che, all'atto dell'ispezione, presentassero ancora gl'inconvenienti accennati nel rapporto degli esperti.

Il Consiglio federale ha inoltre invitato la Direzione del Gottardo a far costruire a Göschenen, pel prossimo inverno, un fabbricato capace di 3 a 400 operaj. Ma, considerata la incerta situazione di questa impresa, esso non ha creduto di dover esigere immediatamente la costruzione di questo fabbricato, e codesta misura non avrà effetto che allorquando la questione del Gottardo sarà stata risolta.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 23.30 dal lato di Göschenen, e di m. 27 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 50.30, cioè m. 7.20 in media giornaliera.

Ferrovie francesi. — La prima Sotto-commissione delle ferrovie, incaricata di quella parte dell'inchiesta che riguarda la classificazione delle linee necessarie al compimento della rete, si è riunita venerdì scorso al palazzo Borbone, sotto la presidenza del sig. Alberto Grévy.

Il sig. Savary rese conto del lavoro preparatorio, di cui era stato incaricato durante le vacanze, e pose sotto gli occhi dei membri della Sotto-commissione le due carte da essa domandate, e le cui bozze son già corrette. Su queste carte figurano tutte le linee d'interesse generale e locale, già concesse, o votate dai Consigli generali, o soltanto in progetto.

La Sotto commissione decise di rivolgersi ai prefetti per ottenere i documenti relativi alla situazione di ciascun dipartimento dal punto di vista delle ferrovie, e le informazioni sulle decisioni prese dai Consigli generali circa il miglioramento e compimento della rispettiva rete ferroviaria.

La Sotto-commissione decise infine di riunirsi, appena i documenti stati presentati dal sig. Savary potranno essere distribuiti a ciascuno de' suoi membri.

— Circa l'annunciato riscatto delle ferrovie del Nantese da parte dello Stato, rilevasi che i signori Reynaud, Varroy e Maisonneuve dovranno stabilirne arbitralmente il valore. La Compagnia è obbligata a terminare in 18 mesi la linea della Roche-sur-Yon.

Quanto al riscatto della linea da Clermont a Tulle, la Compagnia non rimane obbligata al compimento della sua rete, ma, pel momento, soltanto all'infrastruttura.

Ferrovie del Sud dell'Austria. — Gli azionisti di questa Società sono stati avvertiti che l'Assemblea generale dovendo omai, in forza dell'art. 19 dei nuovi statuti, esser tenuta a Vienna, avrà quivi luogo la 22ª Assemblea generale ordinaria nel giorno 30 corr. alle ore 10 a. m., nella sala della Società degl'ingegneri ed architetti (Echenbachgasse, 16).

L'ordine del giorno relativo reca:

1° Il rapporto del Consiglio d'amministrazione;

2° L'approvazione dei conti del 1876;

3° La rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione.

Ferrovie rumene. — La *Deutsche Zeitung* pubblica un articolo del sig. Nordenfels relativo alla congiunzione delle ferrovie rumene con quelle dell'Austria-Ungheria. Lo scrittore ricorda che tra il Governo rumeno e quello austro ungarico furono convenuti i punti seguenti:

1° La congiunzione della linea austro-ungherese della ferrovia dello Stato colla linea rumena a Virciorova. Il Governo avstro-ungherese si è obbligato ad eseguire tale costruzione da Temesvar ad Orsova, passando per Caransebes, in modo che la strada sia aperta al 1° agosto 1878.

2° Congiunzione della linea rumena a Predeal colla linea Est-Ungherese. Il Governo rumeno si è obbligato a terminare la costruzione della linea Plojesti-Sinaïa-Predeal al 1° agosto 1878.

3° Fu convenuto essere desiderabile di costruire una linea da Hermanstadt a Pitesti, passando per il *defilé* della Torre Rossa, e fu stipulato che, qualora la Rumenia o l'Austria-Ungheria costruisse una strada conducente a quel *defilé*, il paese vicino compirebbe la congiunzione dalla sua parte.

4° La stessa stipulazione ebbe luogo relativamente alla congiunzione per il *defilé* da Oitoz ad Ocna verso Focsani.

Il sig. Nordenfels dice che il Governo austro-ungherese si è affrettato a compiere i suoi impegni. Esso conchiuse senza ritardo un contratto di concessione colla Ferrovia dello Stato, e non indietreggiò di fronte alle gravi condizioni finanziarie che gli erano imposte. La linea Temesvar-Orsova sarà costrutta dai sigg. Hügel e Sager, i quali lavorarono con tale energia, che il tronco fra Temesvar e Caransebes è già in istato da poter essere aperto all'esercizio. Quanto al tronco fra Caransebes ed Orsova, vi sono già eseguiti grandi lavori d'arte, e tutto sarà pronto per l'epoca fissata.

Ma il sig. Nordenfels crede che non sarà lo stesso per la linea Plojesti-Predeal. Da parte dell'Austria-Ungheria, non sono che 25 chil. da costruire per collegare la ferrovia da Kronstadt a quella di Predeal. Sul territorio rumeno, la strada da Plojesti a Predeal avrà 70 chil. Ma non è questa la difficoltà. Essa consiste, secondo lo scrittore, nelle cattive disposizioni del Governo rumeno, il quale non si cura di affrettare i lavori. Il sig. Nordenfels ne conchiude che quella linea non sarà pronta pel 1° agosto 1878.

— Notizie posteriori da Vienna recavano che il Governo austriaco sollecitò quello rumeno a compiere i lavori su questa linea; ma ora è a dubitarsi che gli avvenimenti politici influiscano necessariamente a ritardare il compimento di quei lavori.

— Telegrafano al *Times*, del 28 aprile, da Bukarest:

Annunciasi che i Russi intendono gettare una ferrovia tra Jassy e Rusco, passando per Tekutch. In tal modo resterebbe alquanto accorciata la distanza tra Jassy e Bukarest, e si sottrarrebbe la linea di comunicazione dei Russi al pericolo d'essere interrotta dalla flotta turca, che manovri tra Galatz ed Ibraila. A tal uopo, sono già arrivate molte rotaie. Ciò non ostante sarà un lavoro lungo e difficile:

— Scrivono poi da Jassy, 25, alla *Neue Freie Presse:*

Ieri sono giunti da Kischenew 14 treni militari. I Russi si avanzano rapidamente. L'intera linea Jassy-Paschkany-Roman e la ferrovia rumena sino al Danubio è occupata da ufficiali del Genio russo pel controllo del servizio ferroviario esecutivo. A Paschkany è rimasto ieri un intero reggimento di gendarmeria russa per occupare ponti ed altri oggetti ferroviarii; il servizio ferroviario è severamente sorvegliato, e negli Ufficii telegrafici vi sono sorveglianti russi.

Ferrovie olandesi. — La congiunzione delle ferrovie a Rotterdam, di cui è già riconosciuta l'importanza pei rapporti tra l'Olanda da una parte, e la Francia ed il Belgio dall'altra, doveva aprirsi al pubblico col 1° corr.

— Dicesi che il Governo abbia accordato alla Compagnia delle ferrovie delle Indie Neerlandesi la concessione per la costruzione e l'esercizio d'una linea da Djociokarta a Magelang e Filatjap, e d'un'altra da Sourakarta verso Madioun. Lo Stato garantisce un interesse del 5 p. 0[0 per un termine di 40 anni.

Contemporaneamente il Governo ha riscattato dalla Compagnia la linea Batavia-Buitenzorg, mediante una somma di 5 milioni di fiorini.

Notizie Diverse

Lavori al Tevere — La *Gazz. Uff.* del 26 aprile p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 5 detto mese, con cui è approvato il Regolamento per la Commissione di vigilanza sull'andamento dei lavori necessarii a preservare la città di Roma dalle massime inondazioni del Tevere.

Questa Commissione, istituita colla legge 6 luglio 1875, avrà la sua sede nel Ministero dei lavori pubblici. Le funzioni di segretario della Commissione sono affidate ad un impiegato dell'Amministrazione dei lavori pubblici, designato dal Ministro.

Ogni atto della Commissione deve essere preceduto da una deliberazione collegiale della medesima. Le sue osservazioni e le sue proposte devono essere sempre indirizzate al Ministro dei lavori pubblici.

La Commissione si raduna ordinariamente una volta al mese, e straordinariamente quando il presidente lo giudichi opportuno, o il Ministro dei lavori pubblici ne faccia richiesta.

Per la legalità delle deliberazioni è necessario l'intervento di quattro commissarii. In caso di parità di voti, se ne farà constare dal verbale della deliberazione. I dissenzienti potranno sempre richiedere che il loro voto motivato sia inserito nel verbale, che sarà trasmesso al Ministro.

La Commissione è dal Governo interpellata sull'ordine con cui sono a presentarsi e ad eseguirsi i progetti tecnici, tenuto conto della somma totale assegnata per i lavori dallo articolo 4 della detta legge 6 luglio 1875, e della precedenza che sulle altre opere devono avere quelle dell'articolo 1° della legge del 30 giugno 1876.

La Commissione è interpellata sui progetti di massima per le opere sulle quali non siansi prima d'ora presi accordi col Municipio. È pure consultata in tutte le questioni che riguardano le conseguenze igieniche dei lavori.

Per mettere in grado la Commissione di esercitare vigilanza sull'andamento dei lavori, le sono comunicati dal Ministro:

a) I contratti per la esecuzione dei lavori coi relativi progetti;

b) Le aggiunte e le varianti importanti ai progetti, che dal Ministero sono autorizzati durante la esecuzione dei lavori;

c) Gli atti relativi alla collaudazione dei lavori e le liquidazioni finali dei crediti degli appaltatori.

L'ingegnere del Genio civile, preposto ai lavori del Tevere, invia mensilmente alla Commissione lo stato dell'avanzamento dei lavori, e le trasmette pure copia delle contabilità provvisorie per il pagamento delle rate di prezzo agli appaltatori.

La Commissione può visitare, in ogni stadio, le opere in corso, coll'assistenza dell'ingegnere-capo dell'Ufficio per il Tevere e degli ingegneri direttori dei lavori.

Essa ha facoltà di chiamare alle sue adunanze l'ingegnere-capo dell'Ufficio per il Tevere, indicando nella lettera di invito gli affari sui quali occorrono informazioni e schiarimenti.

L'ingegnere-capo, udite le richieste dell'adunanza, può riservarsi di presentare le sue risposte per iscritto in altra seduta.

La Commissione deve essere invitata alle visite del collaudo: del suo intervento sarà fatto cenno nel verbale di visita. Le osservazioni, che la Commissione intenda di fare, saranno trasmesse al Ministero dei lavori pubblici mediante apposite deliberazioni.

La Commissione, alla fine di ogni anno, indirizza al Ministro dei lavori pubblici la relazione sull'andamento dei lavori, per essere presentata al Parlamento e comunicata ai Consigli della città e della provincia di Roma.

— A questo proposito, leggiamo nella *Libertà* del 28 p. p.:

L'ingegnere Vescovali, capo della divisione idraulica presso l'Ufficio tecnico municipale, ha diretto al signor Dausse, ingegnere in capo dei ponti ed argini in Francia, una bellissima lettera su questo argomento.

Lo scopo della lettera del Vescovali è chiaro ed utilissimo. Egli dimostra che, prima di procedere alla costruzione dei Lungo-Tevere, s'abbia innanzi tutto ad eseguire la rettifica dell'alveo del fiume; poichè, una volta eseguiti i rettifili progettati dalla Commissione, rettifili che sommati raggiungono la lunghezza di circa otto chilometri, s'otterrebbe a Ponte Molle un abbassamento delle piene di oltre tre metri.

Quest'abbassamento s'otterrebbe mediante l'aumento di forza escavatrice prodotta dall'aumentata velocità delle piene in ragione della maggiore pendenza del corso più breve.

Il signor Vescovali sostiene, col Possenti, col Dausse e con altri insigni idraulici, la necessità della precedenza di esecuzione dei rettifili ad ogni altro lavoro; poichè, se i rettifili s'eseguissero dopo di aver già piantati i muri di sponda, questi resterebbero in aria, essendochè la rettifica dell'alveo debba avere per necessaria conseguenza un considerabile abbassamento di fondo.

Questa è la tesi sostenuta dal Vescovali, tesi giustissima, e che egli vorrebbe far trionfare, prima che si comincino le fondazioni del nuovo muro di sponda, che quanto prima si costruirà alla Farnesina.

Strade provinciali. — Con R. Decreto dell'8 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 27 aprile p. p.), sono aggiunte all'elenoo delle strade provinciali della provincia di Cremona quelle dette di Treviglio e Grande di Persico.

Esposizione di Parigi pel 1878. — L'on. Maiorana-Calatabiano, ministro d'agricoltura, industria e commercio, ha indirizzato una circolare, in data del 20 aprile p. p., ai Prefetti, ai Presidenti delle Camere di commercio, dei Comizi agrarii e delle Società agrarie industriali, nonchè ai direttori dei Regi Istituti di belle arti, colla quale trasmette loro il Regolamento approvato con Regio Decreto 12 detto mese, che stabilisce le norme, secondo le quali deve aver luogo il concorso italiano all'Esposizione universale di Parigi del 1878.

La circolare ricorda che l'ordinamento della Mostra non differisce punto da quello stabilito per la precedente Esposizione universale di Vienna. Le Camere di commercio sono costituite in Giunte speciali per promuovere il concorso degli espositori, rispetto all'industria ed all'agricoltura del rispettivo distretto; mentre ai R. Istituti di belle arti di Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Roma, Torino, Venezia ed alla Commissione conservatrice di belle arti di Palermo è affidato l'ufficio di Giunte speciali per l'Esposizione di belle arti nella circoscrizione rispettivamente assegnata. La circolare raccomanda alle Giunte di trarre consiglio dagli insegnamenti dell'Esposizione di Vienna, di condursi con molta avvedutezza nell'esame dei prodotti, ecc. ecc. Rammenta pure che, in forza di un Decreto del 26 dicembre 1876, le Ferrovie francesi trasporteranno per la metà del prezzo delle tariffe generali e speciali tutti gli oggetti destinati all'Esposizione.

— I giornali francesi annunciano poi che il sig. Christophle, ministro dei lavori pubblici, accompagnato dai signori Krantz, commissario generale, Duval, direttore dei lavori, Beryer, Dietz-Monin e da tutto lo Stato-maggiore dell'Esposizione, assisterà in questi giorni all'elevazione del gran vestibolo. Il Governo vuol dare un certo carattere di solennità a questa cerimonia, al fine di dissipare gli spiacevoli rumori sparsi sul soggetto dell'Esposizione universale. Siamo certi che tutto sarà pronto in tempo utile. Il solo ritardo sin qui prodotto concerne i lavori del Trocadero.

In causa d'omissioni avvenute nelle loro prime previsioni, gli architetti han dovuto alquanto modificare i loro progetti sul palazzo progettato in quel punto. Oggi si è riparato all'errore, e le costruzioni saranno compiute o nell'ottobre, o tutt'al più alla fine dell'anno.

Congresso delle Banche popolari. — Domenica mattina aprivasi in Milano l'annunciato Congresso delle Banche popolari. Vi erano rappresentate 42 Banche delle 45 che compongono l'Associazione.

La seduta fu inaugurata dall'on. Luzzatti con uno splendido discorso. Nella chiusa accennò alla presenza nel Congresso del senatore Arrivabene di Mantova, il quale, alla sua volta, replicò brevi parole, ringraziando e proponendo che si offrisse al Luzzatti, capo e inspiratore del movimento cooperativo, una pergamena a ricordo di questo giorno in cui per la prima volta le Banche popolari italiane si trovarono unite.

Dopo di che, cominciò a svolgersi l'ordine del giorno.

Nella seduta preparatoria di sabbato, era stato fatto omaggio al Luzzatti, per la sua opera attiva ed intelligente, di una grande medaglia d'oro.

Nella detta adunanza generale venne poi nominato un Comitato permanente così composto: Comm. Luzzatti presidente, cav. Pedroni vice-presidente, e signori Vachelli, Trieste, Silvani, Groppello e Ginoulhiac.

Biglietti consorziali. — Il Ministro delle finanze ha pubblicato il seguente Decreto in data 25 aprile p. p.:

Visti i ministeriali Decreti del 5 marzo e del 22 giugno 1876, col primo dei quali fu autorizzato il Consorzio degli Istituti di emissione ad emettere n. 50 milioni di biglietti consorziali da una lira pel valore di 50 milioni di lire, e n. 35 milioni di biglietti consorziali da due lire pel valore di 70 milioni di lire; e col secondo fu autorizzato il Consorzio stesso ad emettere n. 40 milioni di biglietti consorziali da L. 5 pel valore di 200 milioni di lire, e n. 24 milioni di quelli da L. 10 pel valore di 240 milioni di lire;

Ritenuto che il Consorzio degli Istituti di emissione, a termini degli articoli 8 e 9 del Regolamento approvato col R. Decreto 28 febbraio 1875, n. 2357 (serie 2ª), ha proposto al Governo ed ottenuta l'autorizzazione di poter fabbricare altri biglietti dei suindicati tagli da L. 1, 2, 5 e 10, da servire di scorta per sostituirli a quelli che si renderanno non più atti alla circolazione, rispettivamente per la quantità e valore qui appresso indicati, cioè:

Biglietti da L. 1 n. 36 milioni pel valore di 36 milioni di lire;

Biglietti da L. 2 n. 24 milioni, pel valore di 48 milioni di lire;

Biglietti da L. 5 n. 14 milioni, pel valore di 70 milioni di lire;

Biglietti da L. 10 n. 8 milioni pel valore di 80 milioni di lire,

Determina quanto segue:

I biglietti da L. 1. 2, 5 e 10, che il Consorzio degli Istituti di emissione fu autorizzato a fabbricare per scorta e per l'uso indicato all'art. 9 del succitato Regolamento 28 febbraio 1875 sono divisi in serie, composte di n. 100,000 biglietti dei rispettivi tagli per ciascuna serie.

Le nuove serie dei biglietti da lire una sono 360, e contraddistinte coi numeri dal 501 all'860.

Quelle dei biglietti da L. 2 sono 240, e contraddistinte coi numeri dal 351 al 590.

Quelle dei biglietti da L. 5 sono 140, coi numeri dal 401 al 540.

E quelle dei biglietti da L. 10 sono 80, contraddistinte coi numeri dal 241 al 320.

I distintivi e i segni caretteristici dei suddetti biglietti di scorta sono gli stessi che furono approvati coi summentovati RR. Decreti del 2 marzo e del 18 giugno 1876 per ciascun taglio della prima emissione, coi miglioramenti che sono stati riconosciuti indispensabili nella stampa con tinta più carica e nella miglior qualità e consistenza della carta.

Servizio postale. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr., ha pubblicato un R. Decreto del 15 marzo p. p., con cui si determina quanto segue:

Art. 1. Le Direzioni provinciali delle poste sono di quattro classi.

Art. 2 Appartengono alla prima classe le Direzioni di Bologna, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino e Venezia.

Appartengono alla seconda classe le Direzioni di Alessandria, Ancona, Brescia, Cagliari, Catania, Como, Livorno, Novara, Padova e Verona.

Appartengono alla terza classe le Direzioni di Bari, Bergamo, Caserta, Catanzaro, Cremona, Cuneo, Mantova, Modena, Parma, Pavia, Perugia, Pisa, Potenza, Reggio di Calabria, Salerno e Udine.

Appartengono alla quarta classe le Direzioni di Aquila, Arezzo, Ascoli-Piceno, Avellino, Belluno, Benevento, Caltanissetta, Campobasso, Chieti, Cosenza, Ferrara, Foggia, Forlì, Girgenti, Grosseto, Lecce, Lucca, Macerata, Massa-Carrara, Pesaro, Piacenza, Porto Maurizio, Ravenna, Reggio nell'Emilia, Rovigo, Sassari, Siena, Siracusa, Sondrio, Teramo, Trapani, Treviso e Vicenza.

Art. 3. Le Direzioni di 1ª classe saranno rette da un Direttore di 1ª o di 2ª classe;

Le Direzioni di 2ª classe saranno rette da un Direttore di 1ª, di 2ª o di 3ª classe;

Le Direzioni di 3ª classe saranno rette da un Direttore di 2ª, di 3ª o di 4ª classe;

Le Direzioni di 4ª classe saranno rette da un Direttore di 3ª o di 4ª classe.

Art. 4. Nelle Direzioni di 1ª, 2ª e 3ª classe vi sarà un Vice-direttore, incaricato di rappresentare il Direttore in caso di assenza, e di reggere la sezione di segreteria nelle Direzioni di 1ª e quella di computisteria nelle Direzioni di 2ª e di 3.ª

Le altre sezioni delle Direzioni di ogni classe e gli Ufficii di 1ª classe saranno retti da Capi d'uffizio o da uffiziali di 1ª classe.

Art. 5. Gli attuali titolari delle Direzioni, la cui classe non corrispondesse a quella della rispettiva sede, potranno rimanervi, finchè le esigenze del servizio non consentiranno di collocarli ai posti normali.

Unione generale postale. — I giornali svizzeri annunciano che, a partire dal 1° corr., i seguenti paesi furono ammessi nell'Unione generale delle poste:

1° Le Colonie neerlandesi comprendenti tre gruppi, cioè:

a) L'India Orientale neerlandese, con Giava, Madura, Sumatra, Celebe, Borneo (ad eccezione della parte nord-ovest), Billiton, l'arcipelago del Rio (Rionw), le piccole isole della Sonda (Bali, Lombok, Sœbawa, Flores e la parte sud-ovest di Timor), l'arcipelago delle Molucche e la parte nord-ovest della Novella Guinea Papoea;

b) La Guiana neerlandese (Suriman) nell'America del Sud;

c) Curacao e le sue dipendenze nelle Antille, comprendenti Curacao, Bonaria, Aruba, la parte neerlandese di S. Martino, Sant'Eustacchio e Saba.

2° Le Colonie spapnuole, cioè:

a) In America, le Antille spagnuole, cioè Cuba e Portoricco;

b) In Africa, nelle isole del golfo di Guinea, le isole di Fernando-Pò, Annabon e Corisco;

c) In Asia, gli arcipelaghi delle Filippine e delle Marianne (isole principali, Lucon, Mindanao, Palawan, Panay, Samar e Guam).

Uffici telegrafici. — Il 20 aprile p. p., negli Uffici telegrafici delle Stazioni ferroviaaie di Castagnaro e Legnago (provincia di Verona), di Pigna d'Andora (provincia di Genova), e di Venzone (provincia di Udine), è stato attivato il servizio del Governo e dei privati.

— Il 21 detto mese, in Colonnella (provincia di Teramo) e in S. Stefano Quisquina (provincia di Girgenti), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nuovo uso della carta pesta. — Leggiamo nella *Republique Française* del 13, che il sig Federico Warren, capitano di artiglieria nell'esercito inglese, ha scoperto ultimamente un mezzo semplicissimo e poco costoso onde proteggere la carena dei vascelli dai vegetali e dai molluschi, che a lungo andare la distruggono. Il sig. Warren propone che si ricopra la carena di tutti i vascelli costrutti in ferro con un grosso foglio di carta pesta, da mettersi presso a poco nello stesso modo che le lastre di rame, colle quali si cuopre la carena delle navi costrutte in legno. Anche la carta bruna ordinaria va esente da qualunque vegetazione, e, se ve ne fosse, la corazza cartacea la rigetterebbe sfogliandosi. Il capitano Warren ricoprì di carta pesta una lama di ferro, e la immerse in mare, nel porto di Portsmuth. Dopo sei mesi d'immersione, quella lama fu tirata su dall'acqua salsa, e venne trovata perfettamente netta. L'inventore adopera un cemento speciale fabbricato da lui stesso; egli lo applica a freddo sulle lastre di ferro, che ricopre quindi di carta pesta: questo cemento protegge il ferro e la carta, che fa presa ed indurisce.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Programma, norme e condizioni per i biglietti d'abbonamento.

Abbonamenti annui, semestrali e trimestrali — Gli abbonamenti annui, semestrali e trimestrali sono rilasciati per tutte le 3 classi.

Quelli annui o semestrali, se sono di prima o di seconda classe, vengono rilasciati per un percorso qualunque, compreso nelle linee sottoindicate.

Invece gli abbonamenti annui o semestrali di terza classe, e quelli trimestrali di qualunque classe non vengono rilasciati per percorsi superiori ai 100 chilometri.

La tariffa stabilita per i biglietti annui, semestrali e trimestrali, è contenuta nel quadro N. 1. Le linee, per le quali essi possono essere rilasciati, sono specificate nel quadro N. 2, che dà pure l'importo dell'abbonamento per ciascuna di esse.

L'abbonamento annuo, semestrale e trimestrale può essere: per tutte le linee soprannominate, per una o più linee intere, per una linea intera o frazione d'altra linea, per una frazione di linee contigue.

Per determinare il costo dell'abbonamento viene preso per base il percorso, pel quale esso deve essere valido, sommando insieme la lunghezza in chilometri delle linee o frazioni di linee contigue.

I biglietti d'abbonamento sono foggiati a guisa di libretto.

Nella parte interna della copertina viene inquadrata la fotografia in *busto* del titolare, sulla quale si appone il bollo a secco della Direzione generale dell'esercizio.

Il biglietto propriamente detto costituisce la prima carta del libretto, e contiene sulla prima pagina le seguenti indicazioni scritte a mano: — *cognome e nome del titolare, durata dell'abbonamento e prezzo pagato* — Di più trovasi a piedi uno spazio sul quale il titolare deve apporre la propria firma.

Sulla seconda pagina, che corrisponde al rovescio del biglietto, sono specificate le linee o frazioni di linee che il titolare può percorrere. indicandone le Stazioni estreme. Sulla medesima trovasi pure stampata la clausola, che dà diritto alla fermata nelle Stazioni intermedie — (Il costo del libretto è di L. 3, ed il deposito di L. 10, oltre cent. 60 per la tassa di bollo). — (*Seguono le altre norme e condizioni*).

Abbonamenti mensili — Gli abbonamenti mensili sono regolati dalle stesse norme e condizioni che valgono per gli altri abbonamenti, in quanto però non siano contrarie alle condizioni speciali seguenti:

L'abbonamento mensile è rilasciato pei percorsi non superiori ai 75 chilometri, e soltanto per durate comprese fra il 15 maggio ed il 15 novembre.

I prezzi stabiliti per l'abbonamento mensile sono indicati nell'annessa tabella, compresa l'intiera imposta del 13 0[0.

L'abbonamento mensile non è però applicabile a percorrenze comprese fra due Stazioni che non siano situate su una stessa tratta — Per l'abbonamento mensile, il costo del libretto è di sole L. 1.50 ed il deposito di sole L. 3; la tassa di bollo è, come per gli altri abbonamenti, di cent. 60.

Milano, 30 aprile 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Mentre la guerra turco-russa è stata la causa per cui le trattative riguardo l'esercizio delle strade ferrate sono rimaste sospese, il progetto di riordinamento delle strade ferrate dello Stato, e le migliorie che se ne sperano, sostennero nella scorsa settimana, per quanto è stato possibile nelle contingenze in cui versiamo, i valori che vi si riferiscono; e le Azioni Meridionali caddero, è vero, da 333 a 320, ma presto ripresero il 324 e 328 per liquidazione, e fecero 330 per fine maggio. Le Obbligazioni relative oscillarono tra il 221.50 al 218; i Boni tra il 557.50 al 554.50 — Le Sarde, serie A, si negoziarono a 221.50 ed a 219.25; la serie B a 224.50 e 222.50.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero tra il 60 al 65, e chiusero a 63; le Obbligazioni relative tra il 220 al 210 — Le Lombarde fiacche a 147 e 145; le Obbligazioni a 224 e 219 — Le Vittorio Emanuele a 212 e 203.

CONVOCAZIONI

Società anonima concia pellami in Siena. Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno — corrente in Siena (Camera di commercio), per trattare 13 a proroga del termine a deliberare, a richiesta degli arsull nella questione coll' ex-Consiglio d' amministrazione. bitri

Società della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corrente in Torino (via Santa Teresa, 18), per l'approvazione della Contabilità del 1876, e per la conferma o nomina di due consiglieri di amministrazione.

Avvisi d'Asta

Il 7 corrente, presso il Municipio di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista di m. c. 278 circa di pietra per ruotaie, delle cave d'Alzo sul territorio di Pella, sul dato di L. 90 al metro cubo. Condizioni d'asta e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la prov-

vista di m. c. 145 circa di pietra per ruotaie, delle cave della Balma sui territorii di S. Paolo e Quittengo, in diminuzione di L. 84.75 al metro cubo, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni e Capitolati visibili come sopra.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presse il Municipio di Barletta, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione delle vie interne e piazze, parte a pietrisco e parte lastricate, con marciapiedi e fognature, per il complessivo importo di L. 227,566.62, già ribassato dell'1 p. 0[0 nel precedente incanto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— L'8 detto mese, presso la Prefettura di Firenze, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria detta di Luicciana, nel Comune di Vernio, della lunghezza di m. 4399.32, per il presunto importo di L. 43,326.87. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito d'asta L. 1650; cauzione definitiva L. 4950, in numerario, biglietti di B. N., o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Municipio di Castelfidardo (provincia di Ancona), si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che da Castelfidardo mette alla Stazione di Osimo sulla ferrovia Meridionale, sul dato di L. 39,788.40, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione d'artiglieria in Capua, si terrà un'asta per la provvista di chilogrammi 70,000 di piombo in pani e chilogrammi 13,000 di regolo d'antimonio, per il complessivo importo di L. 69,800. Consegna entro 60 giorni. Deposito L. 7000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Trasquera (Ossola), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta *Saglie del Ri*, dal Rivo della Pioda al piazzale avanti la chiesa di Bugliaga, della lunghezza di m. 2402, per la presunta somma di L. 63,526.25. Deposito d'asta L. 6500; cauzione definitiva L. 9000, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Cerchiara, tratto da Cerchiara a Francavilla, per il presunto importo di L. 91,000. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 12,000, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del muro di chiusura e dell'ingresso pricipale al Camposanto sulla strada provinciale, nonchè per la sistemazione delle vie d'accesso, per la complessiva somma di L. 54,000. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito L. 5400, oltre L. 350 per le spese d'asta e contratto.

— Sino al mezzodì del 10 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Capua, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una caserma distrettuale in Benevento, sul dato di L. 368,920, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Mele (provincia di Genova), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria, che dalla provinciale al Tourniquet arriva all'abitato di Biscaccia per Val di Ceresolo, della lunghezza di m. 2088.50, per il presunto importo di L. 73,122.03. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione dell'argine sinistro di Po, dalla strada provinciale romana al confine dell'arginatura destra di Mincio presso la Barna, della lunghezza di m. 6722, per il presunto importo di L. 74,882.91. Lavori da eseguire entro 80 giorni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Nallo stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sottofondazione nel fabbricato del Bagno penale di Civitavecchia, per il presunto importo di L. di L. 17,215. Lavori da eseguire in 180 giorni. Deposito d'asta L. 800 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, come sopra o rendita D. P.

— Nello stasso giorno, presso il Municipio di Torre del Greco, si terrà un'asta per l'appalto del prosieguo delle opere del porto mercantile, per la presunta somma di L. 1,000,000. Lavori da eseguire in 10 anni. Deposito d'asta L. 25,000 in numerario, biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 50,000 idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione dell'argine sinistro del fiume Secchia, dal capo-stabile 78 alla foce in Po, dell'estesa di m. 4917.80, in diminuzione della somma di L. 74,178.22, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito d'asta L. 4000; cauzione definitiva L. 8000 in contanti o rendita D. P.

— Sino alle 2 pom. dello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di acquedotti murati, con posa di marciapiedi, bocchette, chiusini in ferro fuso ed opere accessorie, sul dato di L. 31,920, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Il 14 detto mese, presso il Municipio medesimo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della provvista della serramenta occorrente al palazzo della *Curia Maxima* in Torino, per il presunto importo di L. 60,000. Lavori da eseguire entro il marzo 1878. Deposito L. 6000 in denaro o fondi pubblici al portatore.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle opere a complemento del forte di Vinadio, per l'importo di L. 180,000. Lavori da eseguire in 730 giorni. Deposito lire 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3º tronco della strada provinciale fra le nazionali dell'Agri e del Sinni, compreso fra il torrente Tricella S. Angelo e la Sella del Titolo, della lunghezza di m. 22,350.80, per la presunta somma di L. 540,195.28. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito di asta L. 10,000; cauzione definitiva L. 20,000, a termini del Capitolato.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio per iscuole nella regione Pilonetto presso la barriera di Piacenza, per il presunto importo di L. 15,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 16 detto mese, presso la Sottoprefettura di Alghero, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria e consortile, che, diramandosi dalla Nazionale fra Alghero e Terranova presso Tiesi, mette capo alla Nazionale fra Cagliari e Sassari, della lunghezza di m. 5233.70, per il presunto importo di L. 57,096.19. Lavori da eseguire entro 8 mesi. Deposito d'asta L. 2000 in moneta legale; cauzione definitiva L. 6000 in numerario o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1º tratto della strada provinciale da Campofiorito per Contessa al confine della provincia verso Santa Margherita, della lunghezza di chil. 6.560, per il presunto importo di L. 178,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 5940 in fedi di credito o valori bancarii; cauzione definitiva L. 14,840 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una asta per l'appalto della costruzione di 2 gettate di scogli nel porto di Porto Empedocle, per la presunta somma di lire 2,413,314.71 entro il termine di 2 anni, ma per ora limitata a L. 929,384.57. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito di asta L. 50,000; cauzione definitiva L. 100,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di Favelloni va al confine di Monteleone, della lunghezza di m. 6230.78, per il presunto importo di L. 45,027.06. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito d'asta L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4700, a termini del Capitolato.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 17ª Settimana.

PRODOTTI *dal 23 al 29 aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3436	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	792,109.35	797,042.60	»	4,933.25
Merci a grande velocità . .	202,202.10	194,938.85	7,263.25	»
Merci a piccola velocità . .	821,250.35	773,660.45	45,589.90	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,815,561.80	1,765,641.90	49,919.90	»
Navigazione sui laghi . . .	16,712.85	14,612.45	2,100.40	»
Totale della settimana. .	1,832,274.65	1,780,254.35	52,020.30	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 29 aprile* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	10,712,850.60	10,628,568.35	84,282.25	»
Merci a grande velocità . .	3,205,205.35	3,036,123.30	169,082.05	»
Merci a piccola velocità . .	13,370,709.18	12,804,179.85	566,529.33	»
Totale dei prodotti ferroviari	27,288,765.13	26,468,871.50	819,893.63	»
Navigazione sui laghi . . .	243,890.30	190,718.85	53,171.45	»
Totali	27,532,655.43	26,659,590.35	873,065.08	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 17ª settimana	527.63	528.00	— 0.37	— 0.07
Prodotti totali	7942.02	7915.33	+ 26.69	+ 0.34

Strade Ferrate Meridionali

14ª Settimana. — *Dal 2 all'8 aprile* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	377,329.07	260.95
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	289,283.10	200.06
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 88,045.97	+ 60.89
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	5,573,744.63	3,854.60
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	4,828,640.98	3,339.31
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 745,103.65	+ 515.29
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	118,383.50	110.02
Settimana corrisp. nel 1876.	974.—	120,721.93	123.94
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+102 —	— 2,338.43	— 13.92
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	1,797,703.24	1,670.73
Introiti corrisp. nel 1876 .	956.77	1,581,245.38	1,652.69
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+119 23	+ 216,457.86	+ 18.04

Strade Ferrate Romane

8ª Settimana — *Dal 19 al 25 febbraio* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	480,367.17	15,207.98
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	477,804.40	15,126.64 (a)
Differenza (in più . . .	—	2,562.77	81.34
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 febbraio 1877	1,647	3,942,986.90	15,604.01
Periodo corr. 1876	1,647	3,558,494.46	14,084.18
Aumento	—	384,042.44	1,519,83
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del primo trimestre 1876-1877

(depurati dall'imposta) — Chilometri in esercizio 199

TITOLI	ANNO 1876	ANNO 1877	Differenza in meno nel 1877
Viaggiatori	115,750.02	110,020.15	—
Merci a grande velocità	12,663.84	11,599.38	
Merci a piccola velocità	86,757.02	84,045.75	12,558.76
Introiti diversi . . .	14,944.93	11,891.77	
	230,115.81	217,557.05	

ANNUNZI

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4°. P.° F.°° quart. S. G. B.

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA

di Brücker & Zinke a Cölln presso Meissen (Sassonia)

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.

A richiesta, vengono spediti campioni gratis.

Si ricerca rivenditori.

SI AVVISANO I SIGNORI

INGEGNERI, APPALTATORI ED INTRAPRENDITORI

che presso la Casa **BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI** in **Genova**, trovasi tuttora in vendita una importante quantità di **Materiali** di **occasione**, come **Vagoncini**, **Piani inclinati**, **Macchine a vapore**, locomobili e fisse, **Pompe centrifughe**, **Grue**, **Caldaie**, **Utensili** da fabbri, falegnami, minatori, ecc., ecc., il tutto a prezzi moderatissimi.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison d'avril:

Commerce — Économie — Le commerce français considéré dans ses rapports avec le commerce anglais.
Géographie — Hydrographie. — Le desséchement naturel de la Méditerranée par les deltas.
Voyages — Le Colorado.
Histoire naturelle - Philosophie — L'intelligence des bêtes.
Théâtre anglais - Acteurs célèbres — Mathews Père.
Variétés anecdotiques - Mœurs parisiennes — Histoire du boulevard.
Art militaire - Organisation — Administration — L'armée française en 1877.
Pensées diverses — Poésie.
Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.
Correspondance d'Allemagne — La retraite de M. de Bismark, propos de coulisses — La misère en Autriche — Le clergé militarisé — Mort de Jacoby -- Biographie du poëte Kerner par sa fille — Le jardinage enseigné aux maîtres d'école
Correspondance d'Amérique — Tâtonnements de l'administration — La cour suprème et les grangers — Procès électoral et importance du sceau en Canada — Un évêque mormon exécuté — Criminels trop favorisés — Les Chinois en Californie.
Correspondance d'Orient — Retraite du prince de Bismark — Procès de l'émancipation des serfs en Russie et son influence sur l'avortement du mouvement socialiste — Effacement de la question polonaise -- Débuts du régime parlementaire en Turquie — Mission de l'Islamisme — Les cosaques ottomans.
Correspondance de Londres. — M[me] Chisholm, la sainte de l'Australie — Les Bohémiens errants de l'Angleterre et leurs trésors cachés. Respectability des villas de Dulwich troublée par ces nomades — Exposition des beaux-arts — L'Académie royale et ses refusés — Tableaux notables du prochain salon — Les peintres français — Livres nouveaux — Miss Martineau et le prince de Galles — Traduction du *Bébé.*
Chronique scientifique.
Chronique et bulletin bibliographique — Les chances de guerre — L'écrivain militaire du *Blackwood Magazine* — Commentaire d'un Français sur l'*Armée française en* 1877 - Livres nouveaux - Théâtres.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno X. Mercoledì 9 Maggio 1877 N.° 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE SOVVENZIONI FERROVIARIE

E sempre è andata così. Quando una questione, sia pure politica, economica o amministrativa, ha servito come argomento di una scaramuccia o di una battaglia parlamentare, se proprio il volere dei più, traducendosi in un articolo di legge, non ha troncata la testa al toro, la questione si rinfocola ad ogni occasione propizia, e i vinti vi soffian dentro con tanta più lena, quanto più li abbia indispettiti la sconfitta patita.

Questo eterno studiare e ponderare, che, per far le cose bene, s'intende, ha occupato fin qui il Ministero intorno alla questione ferroviaria, ha avuto frattanto, come effetto certo e sicuro, di aspettare che si rompesse la guerra in Oriente, che i valori pubblici precipitassero al ribasso, e che si rendesse molto più difficile e quasi impossibile il concludere, proprio in questo momento, le trattative per affidare all'industria privata l'esercizio delle strade ferrate, che il Governo ha riscattate o vuol riscattare. E intanto coloro che accarezzan sempre l'idea dell'esercizio governativo, profittano di questa nuova difficoltà, sia col sostenere che il tempo ha dato loro ragione, provando che Società serie non vi erano, nè potevano sorgere da un giorno all'altro, sia col tornare a dimostrare i vantaggi favolosi dell'esercizio governativo, rifriggendo i vecchi argomenti, che nell'anno passato avevan fatto così misera prova.

L'*Opinione*, giorni sono, concludeva esser chiaro oramai che l'esercizio governativo solo può bastare a risolvere il magno problema; e il *Caffaro* di Genova snocciolava una serie di articoli, per provare come e quanto si fosse speso in sovvenzioni alle Strade ferrate, e come le Società non avesser voluto, nè saputo corrispondere alle cure paterne che il Governo aveva avuto per loro.

Il *Caffaro*, a dir vero, aveva sudato poco a raccogliere i suoi argomenti e schierarli in battaglia, perchè li aveva presi pari pari da quella famosa pubblicazione officiale intitolata: *Lo Stato e le Ferrovie*, che comparve ai primi di marzo del 1876, insieme al progetto di legge per il riscatto e per l'esercizio delle strade ferrate.

Dal 1865 al 1875, diceva il *Caffaro*, il Governo ha pagato alle Società delle strade ferrate per sovvenzioni la bellezza di L. 472,444,769.24; e malgrado queste larghe sovvenzioni, abbiamo visto in qual deplorevole stato quelle Società si trovassero.

Per argomento ad effetto, non possiamo negar a questo un certo valore; ma, come accade di argomenti siffatti, tutto va bene finchè non si scende ad esaminarli.

E infatti, per misurare l'onere del Governo, può onestamente tenersi conto delle sovvenzioni soltanto, senza valutare i vantaggi diretti, che dalle Società ferroviarie derivano al pubblico erario?

Quando al Ministero dei lavori pubblici non si era preso ancora il partito di demolire le Società concessionarie delle strade ferrate, al fine di preparare il terreno al riscatto, il Commissariato generale, nella Relazione annuale al Ministro, faceva conoscere quali vantaggi dalla esistenza di quelle Società si ritraessero in compenso delle sovvenzioni pa[illegible]te

Nella [illegible]lazione per l'anno 1868, dopo aver detto che le somme pagate in quell'anno a titolo di garanzie d'interesse e di sovvenzioni chilometriche, erano ammontate a lire 54,106,772.94, il Commissario generale conclude:

« Ad attenuare questo grave onere della pubblica Finanza contribuirono i seguenti rami d'introito provenienti dall'esercizio delle ferrovie:

1° Tassa del decimo sui trasporti a grande velocità (esclusi quelli erariali) . . . . . . L.	4,275,578.44
2° Tasse di bollo sui biglietti dei viaggiatori e sui riscontri delle merci . . »	959,625.60
3° Tasse di ricchezza mobile sui frutti dei capitali delle Società . . . . . »	5,314,140.95
4° Imposta sul capitale, tasse di commercio, ecc. . . . . »	328,578.84
Totale L.	10,877,923.83

« Aggiungendo a questa somma:

a) L'economia ottenuta dal Governo sui trasporti erariali . . . . L.	5,000,000.—
b) La somma che sarebbe necessaria per ottenere, in mancanza di ferrovie, il servizio postale di cui ora gode il pubblico »	2,409,997.59
Totale L.	18,287,921.42

si scorge che il vero onere del Governo pel pagamento delle garanzie e delle sovvenzioni chilometriche si riduce pel 1868 alla somma di L. 35,818,851.52; la quale, quantunque grave, non è però sproporzionata ai vantaggi che l'attuale rete ferroviaria italiana, per quanto incompleta, reca fin d'ora, col contribuire potentemente allo sviluppo della vita economica e industriale della Nazione, e promuovere il progressivo accrescimento della pubblica ricchezza ».

Nel 1868, la differenza passiva a carico del Governo era dunque ridotta a meno di 36 milioni.

Ma il contrattare con lo Stato è forse la medesima cosa che l'assumere obbligazioni e acquistare diritti, per una convenzione qualsiasi, con un privato qualunque?

La Società delle Strade ferrate Meridionali, per esempio, quando ottenne la concessione di certi patti determinati, pagava, in virtù delle leggi 16 luglio 1861 e 6 aprile 1862, per tassa patenti e altre imposte, sole L. 172,554.20; e nel 1874, per le imposte successivamente votate e applicate, versava nella cassa dello Stato l'egregia somma di L. 4,988,092.49.

O andate a fare i conti con giudizio, se vi riesce, quando avete che fare col Governo! Le sovvenzioni, calcolate allora sopra un determinato stato di fatti e di oneri che si assumevano, son rimaste le stesse, anzi son diminuite; ma le imposte sono cresciute di L. 4,815,538.29.

E se si rifanno al 1875 quei conti, che il Commissario generale faceva coscienziosamente nel 1868, si vedrà largamente diminuita la differenza passiva a carico del Governo. Infatti abbiamo da contare in aumento:

Per sovrimposte sulla grande velocità e nuova imposta sulla piccola . . . . L.	10,000,000
Per tassa di circolazione sui titoli . . »	2,100,000
Imposta di terreni e fabbricati . . . »	200,000
Per tassa di ricchezza mobile portata dal-l'8.50 al 13.20 0/0 . . . . »	2,500,000
Per diminuzione di sovvenzioni . . . »	11,200,000
Per maggiori economie nel servizio postale »	450,000
	L. 26,450,000

Dunque anche i 35 milioni e 800 mila lire, che lo Stato pagava effettivamente nel 1868 per sovvenzioni alle Ferrovie, da lui, parte contraente, ridotti in virtù di nuovi oneri, ch'egli caricava a suo benefizio sulle spalle dell'altro contraente, a 9 milioni e 400 mila lire soltanto; e se, come osservava il cav. Sacerdoti, espertissimo di cose finanziarie e ferroviarie, si tien conto che nelle sovvenzioni delle Romane si compensano gl'interessi e l'ammortamento dei titoli garantiti dal Governo toscano per le strade ferrate Livornesi, che sono un debito bell'e buono dello Stato ed ammontano a 11 milioni di lire, se ne può concludere che il Governo italiano, di fronte ai 54 milioni di sovvenzioni e garanzie, ne percepisce 56 fra imposte ed economie.

Quello poi che dimostra come il *Caffaro* sia poco fortunato, per non dire altrimenti, in fatto di cifre, è il calcolo che ei va facendo rispetto alle sovvenzioni pagate dal Governo alla Società delle Meridionali.

Dopo aver riportato dall'opuscolo *Lo Stato e le Ferrovie* pag. (155) l'ammontare delle sovvenzioni pagate alle Società dal 1865 al 1875, il *Caffaro* osserva che, mentre le sovvenzioni per le strade ferrate dell'Alta Italia e Romane erano andate sempre diminuendo col crescere dei prodotti, *le sole Meridionali si mantennero stazionarie, essendo ancora nel* 1875 *la sovvenzione di L.* 22,455,638.54, *mentre era nel* 1866 *di L.* 22,067,670.87.

Benedetta l'aritmetica! Il *Caffaro* si è dimenticato che le sovvenzioni chilometriche si chiamano appunto così, perchè si pagano in ragione dei chilometri di strada ferrata posti in esercizio; e che per valutare l'importanza della sovvenzione, bisogna non lasciar da parte il dato dei chilometri esercitati, sui quali la sovvenzione è commisurata.

Nel 1866, la Società delle Meridionali aveva posti in attività soli 984 chilometri di strada ferrata, mentre nel 1875 ne esercitava 1429. Ora, a dividere la sovvenzione del 1866 in L. 22,067,670 per i 984 chilometri, si ha che il Governo pagò per questo titolo L. 22,426 per chilometro; mentre, a dividere quella pagata nel 1875 in lire 22,455,638 per 1429, la sovvenzione chilometrica si riduce a L. 15,707, cioè L. 6,718 meno che nel 1866.

Bisogna pur convenire che la così detta eloquenza delle cifre è bene spesso moneta di bassa lega, che si spende per buona con i più creduli o i meno esperti, ai quali forse il *Caffaro* si rivolgeva. *(Nazione).*

IL RISCALDAMENTO
del Palazzo delle Finanze a Roma

Il riscaldamento del Palazzo delle Finanze venne eseguito dalla Ditta G. B. Monti e C., successori Duca A. Litta e C. di Torino, in base al progetto studiato da uno de' suoi ingegneri, il sig. G. B. Porta.

Il concetto generale a cui si informava, ampiamente svolto con disegni e descrizioni, e l'economia grandissima che nella spesa d'impianto presentava codesto progetto, furono le cause per le quali veniva di preferenza affidato tale lavoro a questa potente Casa industriale; e siccome l'esito ottenuto corrispose all'aspettativa, così noi ne daremo una breve descrizione, sapendo che, fra le eseguite finora, è questa un'applicazione importantissima.

Le imponenti cancellate, che dalla via pubblica immet-

tono ai quattro giardini esterni del Palazzo, danno pure adito ad otto piccole scale, per mezzo delle quali si discende in altrettanti gruppi di sotterranei, ove trovansi disposti 36 grandi caloriferi del sistema Monti. Tali caloriferi, a tubi verticali, a completo rovesciamento di fumo, sono di ghisa in tutte le loro parti, epperciò resta escluso ogni pericolo di incendio; hanno il focolaio internamente rivestito di mattoni refrattarii inglesi, e quindi è assicurata la purezza dell'aria riscaldata.

Il difetto comune a tutti i caloriferi in ghisa o ferro, che cioè le pareti metalliche arrossate si lasciano attraversare dall' ossido di carbonio o dall'acido carbonico, viene perciò ad essere affatto eliminato. Ogni calorifero è provvisto di saturatore igrometrico, atto a fornire all'aria calda l'umidità necessaria, affinchè, costituendosi nei locali alla temperatura di 15 centigradi, sia ad un grado medio di igrometricità. Ognuno di questi saturatori fornisce, nei giorni più asciutti, tre grammi d'acqua evaporizzata ad ogni metro cubo d'aria calda, il che porta un consumo di oltre 60 litri d'acqua per giorno e per cadauno: d'onde apparisce che il loro ufficio non è illusorio, come, pur troppo, vediamo soventi ed in molte applicazioni accadere.

Opportuna serie di canali mette lo spazio anulare, compreso fra il calorifero propriamente detto ed il suo inviluppo murale, in comunicazione coll'aria esterna; onde, riscaldatasi l'aria per il fatto della trasmissione termica attraverso le pareti del calorifero, la pressione atmosferica esterna spinge internamente altra aria fredda, che man mano si scalda e s'eleva.

L'inviluppo murale del calorifero è costrutto in guisa da evitare ogni sperdimento di calore, poichè, in seguito dell'accensione, non s'eleva affatto la temperatura del locale che lo contiene. Alla parte superiore dell'inviluppo, l'aria, che vi arriva calda ed inumidita, trova dei grandi canali distributori rivolti in diverse direzioni orizzontali.

Questi canali corrono in gran parte sotto terra, e propriamente al disotto del pavimento delle sostruzioni (piano destinato all'Archivio), hanno una pendenza varia fra il 7 ed il 10 p. 0[0, e sono costrutti a doppio inviluppo, onde l'aria calda, circondata da un cuscino d'aria stagnante, di 10 centimetri di spessore, è affatto isolata dal terreno circostante. Con tali mezzi si ottenne di fornire aria calda ad una distanza orizzontale di 36 metri dal calorifero.

Allo scopo di evitare la differenza di temperatura fra l'aria affluente nelle camere poste a siffatta distanza e quelle sovrastanti ai caloriferi, si combinò il sistema dei canali distributori, con speciali apparecchi regolatori della temperatura dell'aria.

Lunghesso i canali distributori fanno capo le estremità inferiori di una grandissima quantità di canne verticali a sezione circolare, di 0.25 di diametro.

Queste canne cilindriche, all'atto della costruzione del Palazzo, furono lasciate in numero di quattro per ogni interasse nei muri perimetrali, informandosi al concetto di assegnarne una per finestra dei quattro piani destinati ad Ufficio. La Commissione incaricata dal Governo di indicare il sistema più conveniente per riscaldare questo Palazzo, nel suggerire il sistema dei caloriferi ad aria calda, prescriveva l'uso di tali canne cilindriche per la conduzione verticale del calore; onde noi non entreremo a discutere sull'opportunità di esse, limitandoci a notare che alle loro estremità superiori sonvi apposte le bocche a calore con griglie e serranda a corsoio, e che ve ne sono 1200, per mezzo delle quali si provvede al riscaldamento di tutti i locali, che rappresentano 250 mila metri cubi.

In base alla superficie di sperdimento dei locali riscaldati ed alle condizioni speciali della conduttura del calore, venne calcolata la quantità di combustibile occorrente ad ogni ora; e da questa dedotta la sezione della griglia, la superficie di riscaldamento e la sezione della canna del fumo, troviamo la superficie totale di riscaldamento di 1296 metri quadrati corrispondere prossimamente a m. q. 0.50 per ogni 100 metri cubi, ed il consumo, che venne calcolato in kg. 1440 all'ora, essere di circa di kg. 1 per metro quadrato di superficie di riscaldamento.

Da ciò risultando un consumo medio giornaliero inferiore alle sei tonnellate di carbone, ne deriva che il costo giornaliero del riscaldamento è di circa L. 0.25 per ogni camera, della media cubatura di 200 metri.

Quest'ultimo fatto attesta la grande superiorità economica dei buoni caloriferi sopra gli ordinarii sistemi di riscaldamento. Oltre però all' economia dell' esercizio, alla perfetta sicurezza contro gli incendii, al non provar incomodo negli Ufficii pel combustibile, nè per il personale addetto ai fuochi, altro maggior vantaggio essi presentano, ed è quello dell'igiene.

Coi mezzi ordinarii di riscaldamento, si ha il grave inconveniente di respirare nelle camere sempre la stessa aria, che di mano in mano si raffredda, per essere poi successivamente riscaldata a contatto di pareti metalliche roventi ed arrossate, che abbrustoliscono le particelle organiche che sono in sospensione nell'aria. Col sistema dei caloriferi invece, ad ogni ora si immette nei locali riscaldati tanta aria calda nuova e pura, quanta è la loro cubatura, e ad una temperatura moderata, per cui la composizione dell'aria stessa non viene ad essere alterata; laonde è manifesto quanto sia questo sistema agli altri preferibile.

Conchiudiamo osservando che saggiamente operò il Governo, facendo applicare un sistema di riscaldamento veramente razionale, e col quale, a totale lavoro finito, si introdurranno ogni ora nel Palazzo oltre 252 mila metri cubi d'aria calda.

X.

UNA ESCURSIONE FERROVIARIA
negli Stati Uniti d'America

(Continuazione — V. N. 18)

Servizio speciale di Trazione. — Malgrado l'estesa superficie di terreno solcato dalle ferrovie sinora esistenti negli Stati Uniti, nella direzione nord-sud, da qualunque punto fra l'Atlantico e Chicago, situata sulla sponda meridionale del gran lago di Michigan, fino al golfo del Messico, si incontrano i soli monti Allegani. Questi hanno origine al nord, si dirigono verso il lago suddetto, raggiungendolo all'altezza del 43° grado di latitudine; lo costeggiano d

nord a sud, e descrivendo quindi un arco di circolo parallelo ed a poca distanza da Chicago, volgono poi bruscamente all'est.

Chi partisse dunque da un punto un poco all' ovest di di Chicago può evitare anche la catena degli Allegani e giungere fino al golfo, attraversando subito le immense pianure coltivate a grano dello Stato d'Illinois, in seguito le colline ed il terreno appena ondulato dello Stato del Missourì, raggiungendo infine il Mississipì, che quasi sempre poi costeggia fino a New-Orleans.

Da quello stesso punto se volga invece verso l'ovest, incontrerà le montagne Rocciose, dopo aver attraversato il bacino del Missourì, di lievissima e quasi costante pendenza; e se prosegua fino al Pacifico, valicherà ancora, come ho già detto, le montagne di Wasacht, poi le colline di Humbold, poi la Sierra Nevada, catena principale, di cui le colline suddette sono i contrafforti che la precedono.

Come vedesi, sono in complesso ben pochi i passaggi montuosi rispetto a sì lunghi percorsi, di 4000 chilometri circa da nord a sud, ed oltre 5000 da est ad ovest; ed a ciò si aggiunge che nessuno di essi presenta difficoltà speciali al rimorchio dei treni, o per salite eccezionali, o per lunghezza di *tunnels*, come offrono invece da noi i passaggi delle Alpi e degli Appennini.

Di fatti, il tratto di maggior pendenza degli Allegani è fra Altoona e Pittsburg, cioè del 18 per mille durante 19 chilometri consecutivi, che si sviluppano seguendo la costa del monte, secondo una linea in forma di ferro da cavallo, le cui due parti parallele sono riunite da una stretta curva di 195 metri di raggio.

Gli Americani sono pieni di ammirazione per questo *horse-shoe*; ed a meglio godere della vista, io percorsi quella tratta sulla locomotiva. Si viaggia ivi colla velocità di 39 chilometri all'ora coi treni diretti; ed a tale scopo, questi vengono rimorchiati, a seconda del peso, da due o più macchine *ordinarie* a 4 ruote accoppiate. Al termine della salita vi è un *tunnel* di poca lunghezza, uscendo dal quale, il macchinista in testa fischia; quello che gli vien dietro, e la cui macchina è riunita al treno, la stacca durante la marcia dalla locomotiva precedente, che continua per una via di scarto, e retrocede poscia ad Altoona, mentre la macchina annessa al treno prosegue a Pittsburg.

Nelle ferrovie dell'Alta Italia, una simile salita si farebbe con velocità un po' minore, ma con una sola locomotiva più possente, che verrebbe sostituita da una *ordinaria* alla sommità del monte per proseguire la corsa; invece gli Americani, per evitare anche quel piccolo ritardo inerente al nostro sistema, preferiscono sempre il percorso con più macchine per ogni treno. Colà il tempo è più che moneta; ma ingegneri delle Ferrovie americane, che avevano viaggiato in Italia, convennero meco che le considerazioni economiche dovrebbero essere tenute maggiormente a calcolo anche colà, tanto più che i pochi minuti di differenza potrebbero essere ricuperati con una maggior velocità sulle tratte successive in pianura.

Il passaggio delle montagne Rocciose ha la sola pendenza del 17 p. 00[00, e si giunge al culmine senza *tunnels*. Quello della Sierra Nevada ha il 22 00[00 e varii *tunnels*, di lunghezze mediocri.

Adunque non può paragonarsi la difficoltà di trazione su quelle linee con quella che incontriamo noi nella traversata degli Appennini, colla galleria dei Giovi in pendenza del 35 per 00[00, nelle tortuose e continue gallerie fra Porretta e Pistoia col 25 p. 00[00, e finalmente nel passaggio delle Alpi, colla galleria del Fréjus lunga 12,300 metri, con pendenza superiore al 22 per mille.

Combustibile. — Il combustibile adoperato è legna o carbone, secondo le località, cioè secondo il prezzo al quale ognuno di essi si può avere mediamente sulle linee percorse.

Nelle ferrovie che fiancheggiano i larghissimi fiumi, il S. Lorenzo fino ai grandi laghi che al medesimo danno origine, ed il Mississipì fino a qualche centinaia di miglia dalla sua foce, abbruciasi legna, perchè si ottiene a buon prezzo dalle foreste adiacenti. Il carbone e l'antracite si adoperano sulle linee che percorrono i ricchi bacini carboniferi della Pensilvania.

Là soltanto ove stanno immensi depositi di polvere di carbone, radunata da anni ed anni ai piedi delle miniere donde si esporta solo il carbone in pezzi di discreta dimensione, cominciossi da qualche tempo ad utilizzare pure quella polvere, prima nelle macchine fisse, nei forni delle officine, mediante apposita griglia fatta di lastre in ghisa traforate, su cui lanciasi un getto continuo di vapore. Ed attualmente la Compagnia *Philadelphia-Reading* sta costruendo la prima locomotiva per abbruciare pure la polvere: la vidi già incominciata, e ne misurai il focolaio, avente *tre* metri di lunghezza.

D'ordinario adoprano però buon combustibile; e le locomotive hanno lunghi focolari, direi anche troppo lunghi, come apparisce dalle seguenti dimensioni delle macchine esposte a Filadelfia, che sono del tipo generalmente in uso presso tutte le Ferrovie, ai prezzi indicati più sopra:

Locomotiva a 8 ruote accoppiate: — Lunghezza interna della cassa a fuoco piedi 9, pollici 10 = m. 3.

Locomotiva a 6 ruote accoppiate: — Lunghezza interna della cassa piedi 5, pollici 5 = m. 1.65.

Locomotiva a 4 ruote accoppiate: — Lunghezza interna della cassa piedi 8, pollici 6 = m. 2.60.

Illuminazione. — Per la maggior parte dei veicoli, la illuminazione si fa ancora a benzina, ma già molte Compagnie introdussero quella a gaz ricavato dal petrolio.

Se ne consumano sette piedi cubici all'ora, cioè decimetri cubi 198.60 per ogni vettura; il che corrisponde a circa 652 decimetri cubi di gaz ordinario, idrogeno carburato, estratto dal carbone bituminoso. Nel cilindro, ove il gaz è compresso, la pressione è di 9 atmosfere.

Untura di carrozze e carri. — Invece del grasso usato da noi ed in quasi tutta l' Europa per l'ungimento dei veicoli, negli Stati Uniti e nel Canadà si adopera esclusivamente una specie d'olio nero, appositamente preparato, che serve tanto per lo inverno, quanto per l'estate, e per velocità superiori a 60 chilometri l'ora. È un lubrificante ottenuto dalla distillazione del petrolio greggio. Dopo che ne vennero estratti i prodotti liquidi, come la benzina, il petrolio raffinato, ecc., ricavansi ancora due prodotti più *vischiosi*, la paraffina, cioè, e l'olio lubrificante. Quest'ultimo riesce più o meno vischioso, a seconda della qualità di petrolio a ciò adoperato.

Dai petrolii della Pensilvania, più fluidi e leggieri, ottiensi un lubrificante meno pastoso e di odore meno nauseante; ed una specie di questo fu già provato, con discreti risultati, anche sulle ferrovie italiane.

I petrolii del Canadà forniscono un lubrificante più vi-

schioso, che ha però un prezzo minore, e serve ugualmente all'untura in ogni stagione, come ebbi a constatare personalmente. Anche col prezzo di trasporto, dogana, ecc., sarebbe pur conveniente in Italia, a preferenza del grasso da noi usato, e malgrado la nuova imposta che andrà a gravare i petrolii greggi e raffinati. Che anzi, essendo abbastanza semplici le operazioni pel ricavo di quel lubrificante, ritengo si effettueranno più tardi anche in Italia per generalizzare un prodotto alla cui estesa applicazione ostasse, per caso, la giusta e naturale tendenza a preferire quanto possediamo o manifatturiamo in paese, se non sia grandissima la differenza di prezzo.

(La fine nel prossimo numero).

LE LOCOMOTIVE DEI *TRAMWAYS*

DINANZI AL PARLAMENTO INGLESE ED ALL'ASSOCIAZIONE DEGLI INGEGNERI CIVILI.

Vi feci cenno, in una delle mie precedenti dello scorso mese (*), del progetto di legge per l'uso delle locomotive sulle ippoferrovie, e non pensavo di poter essere così presto in grado di informarvene come d'un fatto compiuto.

Il *Select Committee*, nominato dal Parlamento, tenne la sua prima seduta il 7 del mese scorso; il suo rapporto fu presentato 20 giorni fa, ed un *bill* provvisorio è già in massima consentito — *Anglia felice*, che ha Ministri, legislatori e leggi, che non uccidono e non arrestano, con l'inerzia, la lentezza, i cavilli, lo sviluppo delle facili comunicazioni!

La circolazione delle locomotive sulle strade ordinarie è un fatto, per così dire, recente in questa regione; il legislatore non cominciò ad occuparsene che nel 1861. Una legge di quell'epoca fissò la tariffa per il passaggio sopra i ponti e le strade a pedaggio; limitò la lunghezza delle macchine a metri 2.12, ed il loro peso a 12 tonnellate; il massimo della velocità consentita fu di 16 chilometri sulle strade pubbliche in ogni ora, ridotta ad 8 nella traversata d'una città o di un villaggio. Una nuova legge del 1865 modificò in senso restrittivo la precedente, poichè le locomotive stradali ebbero anche i loro nemici, e furono i Municipii, conservatori delle strade carrettiere, e spesso le Ferrovie stesse. Si ordinò quindi che ogni locomotiva dovesse essere preceduta da un battistrada a 50 metri di distanza, munito di bandiera rossa; la velocità fu ridotta a metri 6,400 e 3,200 per ora, secondochè si era fuori o dentro un abitato.

Questa legislazione non era che provvisoria, e fu prolungata di anno in anno; tornando evidente che così ridotta era un ostacolo, si pensò a renderla migliore. Per meglio informarsi in proposito, il Parlamento ordinò l'inchiesta del 1873. — È bene qui ricordare, che la legislazione speciale dei *tramways* proibiva espressamente l'uso delle macchine; un progetto di legge, presentato nel 1866 per consentirlo, era stato respinto; e gl'ingegneri inglesi si adoperarono allora di ottenere codesto motore indirettamente, facendolo cioè permettere sulle vie ordinarie, per poterlo quindi giustificare su quelle a ruotaie.

Dalla detta inchiesta il Comitato rilevò che la locomotiva stradale prendeva di giorno in giorno maggior posto nella circolazione; i fabbricanti ne avevano costruite, chi 1000, chi 500 per l'Inghilterra sola; e si costruivano pure compressori, locomobili per battere il grano, per segare il fieno, per pompare, ecc. (oggidì anche *grue* potenti). I costruttori Greig ed Aveling avevano sino allora costruito per 23 milioni di franchi di macchine da strada; le macchine impiegate nel trasporto di carbone ed altri minerali avevano permesso di realizzare da 33 a 50 0[0 di economie nella trazione. Si constatò che il transito di questi veicoli a vapore sulle strade di Londra, Liverpool, Glasgow, Leeds, Aberdeen, Rochester, ecc., non dava luogo ad inconvenienti, che il pubblico ed i cavalli vi si abituavano.

Venne infine posto in evidenza il tentativo fatto di un servizio di viaggiatori con una locomotiva stradale dall'ingegnere John Scott Russell, il quale aveva costruito quattro vetture-locomotive, ed esercitava un traffico tra Glasgow e Paihley, in concorrenza con vetture ordinarie. Erano carrozze di bellissima apparenza, a quattro ruote, del peso totale di 4 tonnellate, compresi viaggiatori e bagagli (1270 chilogrammi la vettura, ed altrettanti per la caldaia e meccanismo); potevano compiere 16 chilometri all'ora in media, cioè circa 13 in pianura, 10 in ascesa e 20 in discesa; e durarono in servizio per due mesi nelle condizioni più soddisfacenti.

Ma per questo nuovo modo di trasporto non si era tenuto conto dei delegati del Consorzio stradale, interessati nel servizio delle vetture ordinarie; i quali, non potendo combatterlo con mezzi legali, ricorsero a mezzi distruttivi applicati alle ruote, che per maggior leggerezza si erano costruite in legno. I delegati fecero porre sulla strada uno strato di 45 centimetri di pietrisco di granito, che non occorreva. Ciò non ostante, il servizio continuò, richiedendo però un rinnovamento di ruote; sino a che una di queste, per gli sforzi della trazione, essendosi un giorno rotta, producendo nella caduta della vettura una esplosione della caldaia e quindi alcuni feriti, fu conveniente arrestarne la circolazione. La lotta prese così un carattere di gravità tale, che coloro stessi che la sostenevano preferirono di cessarla, non trovandosi abbastanza sostenuti dalla legislazione.

Questi fatti indussero il Comitato del 1873 a rivenire sulle disposizioni restrittive del 1865, proponendo due categorie di macchine: una da 6 a 20 tonnellate, con velocità di metri 6,400 in campagna e 4,800 nell'abitato; un'altra di locomotive di meno di 6 tonnellate, con una velocità pari a quella delle vetture ordinarie. Non avendo mandato speciale per l'applicazione delle macchine al servizio dei *tramways*, si limitò a rilevare essergli stato dimostrato che la possibilità di condurle e di fermarle era pari a quella che si aveva con veicoli tirati da cavalli. Il Parlamento, per pochi voti, non approvò allora il *bill* proposto; ma, sino da quell'epoca, le convinzioni a favore delle locomotive stradali erano già stabilite.

È in tali condizioni che il Comitato di questo mese trovò la legislazione sulle locomotive; e dopo averlo ricordato nel suo rapporto, ha aggiunto diverse considerazioni, delle quali vi accennerò le più rilevanti. Uno dei più forti argomenti in favore delle locomotive pei *tramways*, è che la trazione sulle ferrovie è troppo grave pei cavalli; ed oltre ai rilievi in proposito dei Direttori dei *tramways*, l'argomento venne rinforzato dalla Compagnia generale degli *omnibus* di Londra. Questa mantiene circa 8000 cavalli, una parte dei quali dà a nolo alle ippoferrovie. I cavalli sono acquistati all'età di 5 anni: nel servizio degli *omnibus* hanno una vita media di 4 anni e mezzo, mentre nell'altro non durano che 4 anni. 1600 a 1700 cavalli sono inutilizzati ogni anno: 1000 finiscono all'ammazzatoio; il rimanente è venduto al prezzo medio di 10 scellini ognuno. Il Comitato è dunque d'opinione che la più comune umanità impone di adottare un motore diverso da quello dei cavalli.

Come economia, i rilievi sono anche importanti con l'uso di un motore meccanico; e se esso torna a profitto degl'imprenditori delle ferrovie urbane, torna pure di beneficio al pubblico. La Compagnia generale degli *omnibus* di Londra trasportò 51,158,946 passeggieri nel 1876; le ippoferrovie della Metropoli 48 milioni, senza contare le altre Imprese di *omnibus*. La ippoferrovia di Edimburgo, che lavora per un pubblico di circa 250,000 anime, trasporta annualmente oltre 9 milioni di persone.

(*) V. *Monitore*, N. 12, a. c.

Circa l'opinione che il traffico ordinario diventi pericolòso con l'uso di motori meccanici, l'esperienza di Parigi ha confermato che è insussistente: nel tratto dalla Bastiglia alla Stazione di Mont Parnasse, di più chilometri, durante sette mesi di uso della locomotiva, nessun accidente è avvenuto; e lungo quella percorrenza, passano più di 6000 cavalli al giorno, oltre la cavalleria militare. Il pubblico non ha provato maggior incomodo di quello che soffre con le vetture, gli omnibus, i carri, quantunque il modo di trazione meccanica in città sia ancora nell'infanzia; e lo stesso signor Rousselle, ingegnere in capo della Città di Parigi, conchiudeva così, qualche tempo fa, una sua relazione: « Nous croyons que l'expérience qui a été « tentée n'est pas concluente, mais qu'elle merite le plus « serieux interêt: elle doit donc être continuée si la Com- « pagnie le desire ».

Il Comitato, senza entrare nei dettagli della redazione della nuova legislazione definitiva, ha conchiuso esser di opinione « che l'uso di un motore meccanico nei *tram- « ways* doveva generalmente permettersi »; ma raccomandava le disposizioni che qui riepilogo:

1. Il meccanismo dev'essere efficacemente protetto e nascosto dalla vista. — 2. L'entrata e l'uscita del veicolo e tutte le disposizioni per l'uso dei passeggieri devono essere libere da qualsiasi meccanismo, non che da rumore, calore e puzzo. — 3. Ogni macchina deve essere, per quanto è possibile, libera da rumore e da fumo. — 4. Le macchine debbono essere disposte per consumare, per quanto è possibile, il fumo ed ogni altro spiacevole o nocivo vapore. — 5. Due uomini devono accompagnare ogni macchina, salvo speciale dispensa del *Board of Trade*. — 6. Ogni macchina deve essere provveduta di freni capaci di fermarla ad una distanza eguale alla sua lunghezza, quando ha la velocità di 8 miglia inglesi all'ora. — 7. Ogni macchina dev'essere provvista di una griglia di difesa, od altra simile protezione, e di una campana od altro istrumento acustico. — 8. Ogni macchina dev'essere numerata, e così registrata al *Board of Trade*. — 9. Ogni macchina dev'essere ispezionata almeno due volte l'anno da un competente ingegnere, ed un rapporto dev'essere inviato al *Board of Trade*. Questo può ordinare una ispezione speciale, a spese della Compagnia. — 10. Ogni macchina non deve eccedere la velocità di 8 *miglia l'ora in città*, e di 12 in campagna. — 11. Queste regole possono di tempo in tempo essere sottoposte ad una revisione per parte del *Board of Trade*. — 12. Ogni *bill* definitivo o provvisorio dovrà essere sottoposto alle condizioni generali esistenti all'epoca della sua decisione. — 13. Si dà facoltà al *Board of Trade* di permettere gli esperimenti di qualsiasi speciale macchina per un periodo non maggiore di tre mesi, non ostante qualsiasi disposizione in contrario. — 14. Penalità per le infrazioni ai regolamenti.

Il Comitato, oltre a ciò, raccomanda che, per facilitare alle Autorità locali od a qualsiasi privata persona interessata, di migliorare questi nuovi motori, vengano permessi degli esperimenti, sulla base di un *Atto* generale del Parlamento, da ottenersi senza incorrere nelle spese degli *Atti* ordinarii, e col consenso del *Board of Trade* e delle Autorità locali competenti; aggiungendo che ogni *bill* provvisorio o definitivo, relativo ai medesimi motori ed in corso nell'attuale sessione, doveva essere trattato in modo da non fargli subire alcun ritardo per causa del tempo occupato dalla inchiesta. — In una delle ultime sedute del Parlamento, sir Charles Adderley ha annunziato la sua intenzione di proporre un *bill* provvisorio per dare effetto alle conchiusioni del Comitato; ed il Governo si è messo in grado di affrettare il còmpito che lo riguarda. Sembra però che, o prima o dopo, qualche modificazione verrà fatta alle conchiusioni del Comitato, che in certi punti rendono difficile lo sviluppo di una locomozione ancora in infanzia. —

Mentre la legislazione progredisce nella sua via per accelerare il progresso di codesti motori, che in questi ultimi tempi hanno rivelata la loro straordinaria importanza, non solo per le comunicazioni nell'interno delle città, ma altresì per il decentramento di una parte delle loro popolazioni nei sobborghi, producente una emigrazione giornaliera favorevole all'economia domestica ed igienica; l'Associazione degli Ingegneri civili, dalla sua parte, è venuta contemporaneamente a far luce sopra il lato tecnico dell'argomento, che tanto ci occupa quì in questo momento, continuando così quell'alta missione ch'essa si è assunta dal principio di questo secolo, ed alla quale l'ingegneria moderna deve non poco del suo progresso.

Una memoria dell'ing. Robinson Souttar, dopo avere resoconto delle diverse strutture delle piattaforme adoperate e dei risultati ottenuti, facendo paragoni e rilievi importanti in questa parte delle ferrovie cittadine, riepilogò i differenti sistemi di motori sinora meritevoli di nota, che si dividono in tre specie: — quelli di *Grantham*, dove la macchina è compresa nello stesso veicolo di viaggiatori; — quelli di *Merryweather* (di cui diedi già relazione nel vostro N. 42 dello scorso anno), e di *Hughes*, con motori separati; — quelli pneumatici di *Scott Moncrieff* e di *Mekarski*, motore e veicolo riuniti.

Egli rilevò la differenza di opinioni che esiste intorno alla preferenza da darsi ai diversi sistemi: le macchine-vetture hanno il vantaggio nell'adesione, nelle curve, negli scambii; quelle separate presentano vantaggi per la riparazione del materiale mobile, la possibilità di aggiungere, occorrendo, una seconda vettura, e la maggior sicurezza che offrono, per cui sembra saranno le preferite. — La macchina-vettura Grantham ha il movimento e le fermate facili, ma ha bisogno di un fuochista, ed il fumo ed il vapore producono qualche osservazione. — Quelle dei costruttori Merryweather, che lavorano a Parigi, sono sotto ispezione: possono trasportare 48 viaggiatori, e sorpassano pendenze di circa il 3 p. 0[0 (1 in 35); il fumo è consumato, dopo essere stato decomposto e condensato. — La macchina Hughes fornisce molti vantaggi: il fumo è consumato per condensazione; il fuoco può essere disposto prima e per una intera corsa, ciò che dispensa dal fuochista e toglie altri incomodi; essa riesce per le pendenze di 1 in 30, ma non è ancora preparata per potersi prontamente fermare o mettere in movimento. — La vettura pneumatica di Scott Moncrieff ha lavorato sulla ippoferrovia di Vale di Clyde, e può portare 100 piedi cubici d'aria sotto la pressione di 350 libbre per *inch* quadrato: pei risultati ottenuti, sembra conveniente promuovere i tentativi dell'inventore. — La vettura pneumatica di Mekarski di Parigi è mossa da aria compressa, riscaldata prima della sua ammissione nei cilindri, passando attraverso cilindri di acqua calda.

Così si riassume la differenza di questi motori; e l'attenzione di cui sono l'oggetto apporterà, col miglioramento della legislazione, risultati soddisfacenti a sviluppare, come è necessario, le ferrovie cittadine destinate ad aumentare il traffico di quelle provinciali e regionali, sia pei viaggiatori, che per le merci, il cui movimento dipende principalmente dalla grande facilità di muoversi dai centri popolosi.

G. M.

Nostre Corrispondenze

Roma, 8 maggio

L'Assemblea generale degli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde è convocata a Roma per il giorno 16 corrente (e non già per il 12, com'era stato annunziato da qualche giornale) affine di prendere in esame la nuova Convenzione firmata mercoledì scorso tra il Governo e il Consigliere delegato della Compagnia stessa, il comm. Epaminonda Segrè, giusta le precise informazioni ch'io vi fornii preventivamente. Si va vociferando che gli azionisti moveranno forti opposizioni, non essendo

guari contenti delle condizioni stipulate, che non appariscono in realtà molto seducenti. Sono nondimeno da giudici competenti considerate tali da permettere alla Compagnia una esistenza sicura e onestamente rimunerata, ove la nuova o rinnovata Amministrazione conservi le buone tradizioni che le lascierà in eredità l'attuale: tradizioni secure di ordine e di economia, mercè cui soltanto si è compiuto il vero miracolo di superare felicemente tante traversie, trovando anche modo di risanguarsi, o molto o poco, in un momento tanto difficile per le politiche complicazioni. Ciò vorranno, di certo, ben meditare gli azionisti delle Strade Ferrate Sarde, prima di manifestare un voto contrario alla nuova Convenzione, che costò tanto studio e fatica ai loro propri negoziatori. Sarà migliore indubbiamente l'avvenire degli azionisti, se anche il presente non muta gran cosa; e l'ottenuta anticipazione di 10 milioni in buoni del Tesoro è una fortunata condizione, che vuol essere valutata quanto si merita. Voglio io quindi ritenere sicura l'approvazione dell'anzidetta Assemblea; e così l'on. Zanardelli potrà immediatamente presentare al Parlamento, come promise, il relativo progetto di legge, da esaminarsi e discutersi sollecitamente in questo scorcio di sessione. —

L'Ispettore del Genio civile, comm. Imperatori, e il Commissario delle Ferrovie, cav. Passerini, stanno lavorando indefessamente sul terreno per compiere gli studii della linea Eboli-Reggio, dei quali ebbero dal Ministero speciale incarico; ma difficilmente potranno essere a Roma prima della fine del mese. —

L'odierna Tivoli, che è pur sempre topograficamente la superba *Tibur* dei Romani, la cui origine storica risale a 1400 anni prima dell'èra volgare, perdette bensì da secoli ogni sua antica grandezza ed ogni antico splendore, ma ne conservò il germe in seno, nulla avendo potuto rapirle il tesoro d'acque largitole dalla natura. Tutto sta a ritrarre profitto delle rinomate sue acque sulfuree, rendendone agevole l'accesso; tutto sta a porre in azione le sue poderose forze motrici attualmente inerti o quasi. E tutto ciò produrrebbe evidentemente un notevolissimo sviluppo commerciale e industriale dell'intera provincia di Roma; tutto ciò approderebbe altresì alla sua coltivazione. — Tali considerazioni devono avere presumibilmente stimolato l'ingegnere Fantoli a studiare un disegno di ferrovia Roma-Tivoli, e il comm. Incisa, Direttore generale della Società dei beni demaniali, a presentare una domanda di concessione al Ministero.

Si partirebbe, secondo il tracciato Fantoli, dalla Stazione principale di questa città per correre lungo la linea Roma-Firenze sino al chilometro 3,500; d'onde distaccandosi, si dirigerebbe a Tivoli, arrestandosi per ora con una semplice Stazione provvisoria alla distanza di un chilometro e mezzo circa dall'abitato. Limite temporario codesto, imposto, come è facile immaginare, da ragioni finanziarie; ma la costruzione del tronco è siffattamente coordinata, da permetterne il perfetto proseguimento sino alle porte di Tivoli, quando si voglia.

E il progetto tecnico di massima ottenne recentissima approvazione dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; dal canto mio, auguro eguale accoglienza dal Ministero alla domanda di concessione Incisa, della quale mi occuperò la prossima settimana. —

Torino-Bra per Carignano e Carmagnola; Torino-Saluzzo per Carignano egualmente; Saluzzo-Cuneo per Dronero; Vinovo-Barge per Cavour; Mirafiore-Giaveno per Orbassano: eccovi una nuova rete ferroviaria, nuova di pianta, alla quale si agogna dar mano in codesta laboriosissima provincia subalpina; rete di ferrovie economiche, s'intende, coi binarii ridotti a m. 0.90, come da Torino a Rivoli.

Autore del progetto Torino-Bra è l'ing. Soldati, che farebbe partire la sua linea da una Stazione speciale presso codesta fabbrica di gaz, toccando Stupinigi, Vinovo, Carignano; attraverserebbe il Po sul ponte della strada provinciale Torino-Cuneo, per giungere a Carmagnola, e passando al disopra della ferrovia di Cuneo per Sommariva-Bosco, verrebbe a far capo a Bra, con Stazione separata da quella di Savona. Il preventivo del costo di costruzione e del materiale mobile è calcolato in L. 3,500,000.

Gli altri quattro progetti dianzi accennati sono dovuti alla fecondità ferroviaria dell'egregio ing. Mondino, e vi forairò volentieri altra volta alcuni particolari di ciascuno, non bastandomi oggi nè tempo, nè spazio. Mi affretto bensì ad annunziarvi che, tanto questi ultimi disegni, quanto quello Soldati, furono tutti tecnicamente approvati testè dal Consiglio superiore, salvo poche e lievi avvertenze. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

In seguito al risultato soddisfacentissimo, già da noi preconizzato, della visita ufficiale al tronco della ferrovia Pontebbana dalla Stazione per la Carnia a Resiutta, venne questo aperto all'esercizio col giorno 7 corrente, attivandosi contemporaneamente un nuovo Orario per la intera linea da Udine a Resiutta.

Con l'apertura di questa nuova sezione, non mancano omai più che una ventina di chilometri per raggiungere il confine austro-ungarico, la costruzione dei quali è già appaltata ad Imprese, che offrono sotto ogni aspetto le maggiori garanzie. Anche oltre il confine, sulla linea di congiunzione da Tarvis a Pontebba, il lavoro procede alacremente; per cui il nuovo sbocco internazionale, dal quale il nostro paese attende tanto vantaggio pel suo commercio, nell'anno prossimo sarà senza dubbio un fatto compiuto.

La Commissione per lo studio e la scelta del miglior tipo d'armamento delle ferrovie italiane, già raccoltasi lo scorso marzo a Firenze, come annunciammo nel precedente nostro numero, trovasi ora di nuovo riunita a Milano, presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, per compiere il suo incarico, giusta le precedenti deliberazioni.

In questi giorni venne attivamente incominciata la posa dei nuovi binarii lungo le calate di fronte ai Magazzini generali di Genova, col loro allacciamento allo scalo di S. Benigno; lavori di cui si è più volte parlato, e che devono esser compiuti entro il prossimo giugno.

Sappiamo che il Municipio di Mondovì ha chiesto una visita di ricognizione della linea Mondovì-Bastia, allo scopo che vengano accertati i lavori difettosi o mancanti per rendere collaudabile definitivamente quella linea; e per poter quindi, in base al risultato di tale visita, promuovere dai tribunali l'autorizzazione ad eseguire i detti lavori, salvi sempre i diritti delle parti interessate.

Si stanno attualmente collocando a posto le travate metalliche, in sostituzione dei ponti provvisorii di legname sui torrenti Portigliolo, Sansobbia e Quigliano, lungo la linea Ligure di Ponente. Le dette travate furono costruite nelle officine della Ditta Odero di Sestri Ponente.

Tali lavori devono essere eseguiti senza recare il menomo impedimento al transito regolare dei treni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 16 corrente alla sede della Compagnia in Roma, per la lettura del processo verbale dell'assemblea precedente, per la presentazione e lettura della Convenzione stipulata col Governo il 1° corrente, ed approvazione della medesima. (*V. la odierna nostra Corrispondenza da Roma*).

Per poter intervenire all'assemblea e votare, gli azionisti dovranno, giusta gli articoli 45 e 46 degli statuti, depositare le loro azioni cinque giorni almeno prima dell'assemblea stessa all'Ufficio della Compagnia in Roma.

— La Deputazione provinciale di Cagliari deliberò, all'unanimità, d'inviare un telegramma di felicitazioni al Governo, al senatore conte Serra ed ai deputati Sardi, per essere stati esauditi i voti legittimi della Sardegna, con la conclusione della Convenzione per le ferrovie dell'isola. Questa conclusione ha prodotto un immenso giubilo in Sardegna.

Ferrovia Roma-Fiumicino — Secondo il *Diritto* i lavori per il tronco di ferrovia tra Roma e Fiumicino, continuano con molta attività; e si assicura che per la fine di giugno si potrà andare in ferrovia su quella spiaggia, e godere con poca spesa e con poca perdita di tempo, la voluttà salutifera dei bagni di mare.

La Società costruttrice della ferrovia farà anche costruire una grande baracca di legname, con un servizio provvisorio a comodo dei bagnanti.

Ferrovia Torino-Carmagnola-Bra. — Informazioni giunte alla *Sentinella delle Alpi* da Roma riferiscono che varii deputati delle provincie piemontesi si presentarono al ministro Zanardelli per sollecitare la concessione della ferrovia Torino-Carmagnola-Bra, secondo la presentata domanda, e per fare anche istanza che nella legge di concessione venga inserto un articolo, in virtù del quale il Ministero possa concedere a simili condizioni le diramazioni Vigone-Cavour, Barge-Moretta, nonchè Orbassano-Giaveno.

La Società, rappresentata dal Banco Sconto e Sete, per la ferrovia Torino-Carmagnola-Bra, è anche disposta a prendere concerti per la costruzione della ferrovia Vigone-Cavour e Barge-Moretta.

Il Ministro promise di annuire alla domanda, trasmettendo la pratica al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Si spera adunque che il progetto sarà presto presentato al Parlamento. (*V. la odierna nostra Corrispsndenza da Roma*).

Ippoferrovie in Milano. — Il Consiglio comunale di Milano, nella seduta del 2 corr., in seguito alle conclusioni della Commissione circa l'introduzione dei *tramways* nell'interno della città, approvò, dopo qualche discussione, la seguente proposta della Giunta municipale:

« È autorizzata la Giunta di concedere alla *Società anonima degli omnibus* e alla *Società di Tramways e ferrovie economiche di Roma e Milano* di prolungare le rispettive ferrovie esterne entro la cinta della città fino alla linea delle case ai N. 5 e 8 del Corso Venezia, ed all'angolo della casa N. 18 fra le vie Foro e Cusani, giusta i tipi firmati dalla Commissione; ritenuto che la concessione abbia la durata temporanea d'un anno per la ferrovia Milano-Monza e d'anni due per la ferrovia Milano-Saronno, salva la proroga d'anno in anno d'accordo fra le parti; e ritenuta inoltre l'osservanza del Capitolato generale dalla Commissione adottato, e di quelle ulteriori prescrizioni che la Giunta crederà in seguito di dover emanare, nell'interesse ed a maggior comodo del pubblico servizio ».

Ippoferrovia Milano-Gorgonzola-Vaprio. — Sabato scorso, nel palazzo Sola-Busca, si radunava il Comitato promotore della ippoferrovia Milano-Vaprio. La Commissione, scelta dallo stesso Comitato per compilare lo statuto sociale, presentava il proprio elaborato, accompagnandolo con un circostanziato rapporto. La Commissione ebbe lodi e ringraziamenti per la sollecitudine mostrata nel compiere il proprio mandato. Essa venne incaricata di redigere il programma per le sottoscrizioni del capitale necessario, e quanto prima verrà pubblicato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Sulla situazione finanziaria della Società del Gottardo scrivono da Berna, 2, al *Journal de Genève*:

Secondo il rapporte pubblicato dal Dipartimento federale delle ferrovie e del commercio per l'esercizio 1876, la Società del Gottardo ebbe a sua disposizione, sino alla fine dello scorso anno, 96,861,229 fr., di cui 21,036,062 provenienti dai versamenti fatti sul capitale-azioni, cioè il 60 0[0, a cui devonsi aggiungere 48,000,000 per le prime serie del capitale-obbligazioni, e 27,825,167 di sovvenzioni.

Al 31 dicembre 1876 erano stati impiegati 76,012,765 fr., e rimanevano quindi disponibili fr. 20,848,464, compresavi la cauzione di 10 milioni del sig. Favre, depositata presso il Consiglio federale.

Le sovvenzioni furono fissate pel 5° anno di costruzione, cioè dal 1° ottobre 1876 al 30 7.mbre 1877, in fr. 13,813,193.

Durante il 1876, non fu effettuato alcun versamento sul capitale-obbligazioni, e la chiamata del 4° versamento sulle azioni fu dapprima rinviata al 31 dicembre, poi al 30 giugno 1877. La Società si è limitata, com'è noto, a dedurre i cuponi d'interesse scaduti sui versamenti da effettuarsi.

In seguito all'apertura delle linee ticinesi, ed agli studii generali fatti per le linee d'accesso, il personale tecnico ha subìto una notevole riduzione.

Il prodotto lordo chilometrico delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, aperte da due anni, fu nel 1876 di fr. 9849 e di fr. 8967, mentre le spese di esercizio ammontarono a fr. 10,964.

Dacchè Chiasso è riunita a Como (il che avvenne il 28 settembre 1876, benchè, a tenore del trattato, la congiunzione avesse dovuto effettuarsi sino dal dicembre 1874), si notò un aumento nel reddito della linea Lugano-Chiasso. Nondimeno le linee ticinesi hanno grande bisogno che tutta la rete sia compiuta al più presto possibile.

Il rapporto del Dipartimento constata che fino a quando non sia assicurato l'avvenire finanziario della impresa, la Società non potrà intraprendere l'esecuzione delle linee non cominciate e per le quali non si fecero ancora gli studii preliminari. Prima di tutto, dice quel rapporto, sarebbe desiderabile che il Consiglio federale solo, o tutti i Governi interessati esaminassero se il nuovo preventivo di 289 milioni è giusto. Se questa perizia è riconosciuta esatta, la Direzione del Gottardo crede di poter con certezza calcolare che il Consiglio federale saprà prendere le misure atte a porre la Società del Gottardo in grado di eseguire il suo còmpito.

Io ignoro dove la Società del Gottardo abbia potuto trovare tale certezza, e quali motivi abbia invocato per farla dividere dal Dipartimento federale. Sventuratamente per l'impresa del Gottardo, il Consiglio federale non è padrone della situazione; e se per un caso straordinario le Camere votassero una sovvenzione, questa non verrebbe certo ratificata dal popolo.

Il Consiglio federale non si fa, a tale proposito, alcuna illusione. Gli Stati sovvenzionanti, Italia e Germania, non possono certo abbandonare un'impresa di cui presero l'iniziativa, e che sostennero colle loro sovvenzioni e col loro credito; ma essi vorrebbero che la Svizzera vi s'interessasse direttamente come Stato, mediante una sovvenzione.

Ora ciò è assai difficile, attesochè la Confederazione non è stata, in tutti i negoziati relativi al Gottardo, che l'organo di alcuni Cantoni e di due Compagnie ferroviarie, i cui interessi, sotto un certo rispetto, sono contrarii a quelli d'altre parti della Svizzera. Laonde la Confederazione non è interessata nell'impresa come gli Stati esteri; essa potrebbe, senza dubbio, votare un sussidio, in virtù dell'art. 23 della Costituzione federale, che l'autorizza ad incoraggiare i lavori pubblici interessanti tutta la Svizzera od una parte considerevole del paese, ma gli effetti di questo

articolo sono sempre subordinati alla votazione popolare fissata coll'art. 89.

In tali circostanze, il Consiglio federale non può che pregare gli Stati esteri di spiegarsi categoricamente. E ciò sarebbe tanto più urgente, inquantochè la sorte dell'impresa è nelle loro mani, e che, senza la concessione di nuove sovvenzioni o di una garanzia d'interesse, non è probabile che la Società attuale possa trarsi dall'imbarazzo.

— Un telegramma da Berna, 6, alla *Gazz. Tic.* dice:

Il sig. ing. Koller, ispettore federale della ferrovia del Gottardo, è partito per Roma onde partecipare col signor Pioda, ministro della Confederazione presso il Governo italiano, alle trattative per la ferrovia del Gottardo, per le quistioni tecniche.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 27 80 dal lato di Göschenen, e di m. 21 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 48.80, cioè m. 7 in media giornaliera. La roccia ad Airolo è molto dura, e perciò la perforazione procede più lentamente.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 26 aprile p. p., ha autorizzato l'Unione delle strade ferrate svizzere alla pubblicazione d'un prestito, in parte già conchiuso, di 5 milioni di franchi al 5 0[0, con diritto d'ipoteca in 3° ordine, destinati alla costruzione delle linee da ipotecare ed all'aumento del materiale d'esercizio.

Ferrovie tedesche — Al Consiglio federale venne presentato un progetto di legge per la costruzione, per conto dello Stato, di una ferrovia da Teterchen (Lorena) a Bouss (provincia renana), con un ramo verso Hostenbach. Comprendendovi il riscatto della sezione Hostenbach-Völklingen e l'ingrandimento della Stazione della ferrovia Courcelles-Teterchen, il suddetto progetto importerà una spesa di 6,415,000 marchi.

Ferrovie rumene — I Russi hanno l'intenzione di togliere le rotaie da tutte le ferrovie rumene per una estensione di 1233 chilometri, e d'introdurre la larghezza di tracciato russa, che è più larga di 3 pollici e mezzo dell'attuale. La Convenzione colla Russia le accorda il diritto di eseguire le linee non costruite. Questo passo della Convenzione si riferirebbe dapprima alla linea Maracesti-Fokschani-Buseo per una lunghezza di 120 chilometri.

Ferrovie americane — L'*Alta California* annunzia che in questo momento si studia a San Francisco il tracciato di una ferrovia gigantesca, che partirebbe da quella città, traverserebbe la California meridionale, il Messico e gli Stati dell'America centrale e dell'America del Sud.

La linea principale comincierebbe al Fort-Yuma, traverserebbe il Colorado, la Sonora, Mazatlan, Telmantepec, Guatemala, Salvador, Honduras, Costa-Rica, Panama, Lima e Valparaiso, e metterebbe capo a Buenos-Ayres.

Questa immensa ferrovia avrebbe 11,166 chilometri di lunghezza, oltre a 5,382 chilometri di linee secondarie, che la collegherebbero a parecchi centri commerciali.

La spesa totale di costruzione è approssimativamente calcolata in 2,890,150,000 fr.

Notizie Diverse

Congresso degli ingl'ingegneri ed architetti in Roma. — L'assemblea degli architetti ed ingegneri s'inaugurò il 3 corrente in Campidoglio nelle sale dei Conservatori, e v'intervennero, oltre buon numero di tecnici, il Prefetto, il Sindaco e il comm. Barilari, quale rappresentante del Ministro dei lavori pubblici.

L'on. Ruspoli, che siedeva al banco della presidenza quale presidente del Comitato, aprì la sessione con un discorso, che incontrò il plauso generale.

Prese quindi la parola il Prefetto Caracciolo per ringraziare il Comitato e dimostrare l'utilità che proviene alla scienza ed al progresso da queste riunioni, che non tendono se non a migliorare le condizioni del nostro paese.

Il comm. Barilari, dopo avere scusata l'assenza del Ministro, disse quanto volentieri egli avrebbe assistito a quella solenne funzione, se le gravissime occupazioni parlamentari non glielo avessero vietato.

Dopo ciò, procedutosi alla formazione del Seggio definitivo, venne eletto a presidente l'on. Ruspoli, e così venne chiusa la seduta del mattino.

Alle 3 pom., riaperta la seduta, dallo scrutinio delle schede risultarono eletti a vice-presidenti gli on. ingegneri Betocchi e Rendina.

La Presidenza nominò poi a segretarii i signori Sereni Luigi, Oietti Raffaele, Trevellini Luigi, Minervini Gustavo.

Fu quindi nominato presidente onorario, e gli fu partecipato a mezzo di un telegramma, l'ing. Elia Lombardini di Milano.

L'Assemblea si chiuse tre giorni dopo, avendo discusso ed approvato un progetto di legge, da esser inviato, sotto forma di petizione, ai due rami del Parlamento.

Questo schema di progetto di legge è basato su questo concetto: Far sì che i lavori delle pubbliche Amministrazioni vengano affidati solamente a quegli ingegneri, che ottennero il diploma superiore o diplomi equipollenti; stabilire presso la Corte d'appello del Regno un Albo, ove possano iscriversi tutti coloro che hanno i titoli indicati, e dal quale viceversa devono essere esclusi quelli che, o per un'abitudine invalsa, o pel lungo esercizio di funzioni da ingegnere, sono generalmente indicati con questo nome, senza però averne ricevuto regolare diploma.

Per brevità di tempo, fu preso come base il progetto approvato dall'Associazione di Napoli, modificandolo ed emendandolo in alcuni articoli, e sopprimendone altri.

A questo proposito, la *Libertà* osserva assai giustamente:

La questione è piuttosto grave, e molte buoni ragioni militano nell'uno e nell'altro campo. Da un lato è manifesta la giustizia che coloro i quali hanno fatto maggiori studii debbano *a priori* essere ritenuti per maggiormente abili, ed abbiano qualche vantaggio; dall'altro, sarebbe contrario alla equità il riconoscere come soli segnali di scienza i diplomi rilasciati dalle Facoltà, e non tenere in verun conto gli studii, ben più serii, profondi e profittevoli, che ciascuno può fare da sè, senza frequentare le pubbliche scuole. Da un lato, è necessario garantire coloro il cui titolo dà indizio di forti studii; dall'altro, è necessario garantire altresì coloro che, per circostanze proprie, dovettero compiere i loro studii privatamente, ed evitare così di privarsi delle forti cognizioni che essi possono avere acquistate.

Noi non intendiamo di dare dottrinariamente il nostro giudizio e sentenziare gravemente in una quistione di tale importanza; a nostro parere però, bisognerebbe, qualora si dovesse approvare una legge restrittiva, tener conto il più largamente possibile di queste capacità non regolarmente etichettate, e lasciar loro l'adito a fruire dei beneficii della legge stessa.

Una legge di questo genere non è solamente di competenza dei tecnici, ma estremamente complessa, e degna di studii da parte altresì dei giuristi e degli economisti. La discussione sul campo tecnico, fatta dai Congressi di ingegneri, può essere ritenuta parziale forse ed ispirata ad un sentimento di interesse personale.

Chiamato a decidere sulla domanda fatta da così gran numero di elette intelligenze, il Parlamento terrà certo le loro opinioni, i loro desiderii nel conto che si meritano, ma esaminerà il progetto sotto tutti i suoi aspetti, in tutte le sue parti, e farà sorgere una deliberazione improntata a quei principii di equità e d'interesse generale, che devono essere il fondamento d'ogni legge.

Assemblea dei costruttori meccanici in Roma. — Da una lettera da Roma al *Piccolo* di Napoli riferiamo alcuni ragguagli intorno alla seconda Assemblea generale dell'Associazione dei costruttori meccanici ed arti affini, tenuta a Roma il 30 aprile p. p. nel gran salone del Lanificio Rossi, alla quale convennero da ogni parte d'Italia i rappresentanti della grande industria meccanica.

Scopo principale della seduta fu quello di discutere primieramente il lavoro fatto dal *Comitato direttivo provvisorio*, nominato nella precedente assemblea generale, e poscia di

costituire una Presidenza definitiva, la quale potrà sostenere validamente i giusti voti dei nostri industriali, tanto presso i Ministeri, che presso le Camere.

La riunione ebbe principio a mezzogiorno, e terminò dopo lunghe e svariate discussioni alle 7 p. m. La presidenza dell'Assemblea fu assunta dal benemerito senatore A. Rossi, promotore dell'Associazione stessa e presidente del Comitato direttivo provvisorio; ed egli invitò alla esposizione dell' operato del Comitato direttivo provvisorio l' egregio ingegnere Alfredo Cottrau.

I principali quesiti discussi furono le tariffe doganali, prendendo per base il progetto già elaborato dal Ministero pei nuovi trattati internazionali; la divisione del lavoro, il servizio ferroviario, i regolamenti doganali, e l'insegnamento professionale. Ed a lode del Comitato direttivo provvisorio, constatiamo che le risoluzioni da esso proposte e dalla Assemblea approvate, sono tutte liberalissime; e che nell'adottarle si tenne sempre grandissimo conto dei desiderii dei metallurgisti, dei bisogni dei consumatori di macchine, delle necessità fiscali del Governo, e delle convenienze politiche al punto di vista internazionale.

Queste risoluzioni faranno oggetto di una speciale Memoria da sottoporsi al Governo ed alle Camere.

Si procedette poi alla elezione a squittinio segreto della Presidenza e dei componenti il Comitato direttivo definitivo dell'Associazione, e risultarono eletti:

A *presidente*: l'ing. A. Cottrau, direttore dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche; a *vice-presidenti*: i signori ingegnere L. Orlando, direttore e proprietario del grande Cantiere navale di Livorno, sotto la ditta fratelli Orlando; ed il sig. ing. L. Piana, distinto industriale meccanico torinese e rappresentante di un'Associazione di oltre cento industriali del Piemonte.

A membri del Comitato furono eletti: 1. il rappresentante della fonderia Oretea di Palermo, di proprietà del signor comm. Florio; 2. il rappresentante dello Stabilimento Ansaldo di Genova; 3. il rappresentante della ditta Neville di Venezia; 4. il rappresentante della ditta Cantoni, Krumm e C. di Legnano; 8. il rappresentante della ditta Grondona di Milano; e 6. il sig. ing. E. Coscience, industriale meccanico in Roma.

A *segretario* fu confermato l'ing. Enrico Carli di Verona; ed a *vice-segretario* il sig. cav. Allamano, fabbricante di oggetti di precisione in Torino.

L'Assemblea si chiuse con la elezione a Presidente onorario del comm. senatore A. Rossi; con la nomina di parecchi socii onorarii, fra i quali i ministri Depretis, Zanardelli, Brin, Maiorana-Calatabiano, l'on. Q. Sella, l'on. Luzzatti, e varie altre distinte personalità italiane; e finalmente, a proposta dell'ing. Cottrau, fu dato per acclamazione un voto di ringraziamento e di riconoscenza al benemerito senatore A. Rossi per essere stato l'iniziatore ed il propugnatore di quest'Associazione, e per aver contribuito efficacemente con le sue relazioni e la sua gentile prestazione allo incremento della Società.

Lavori idraulici in Firenze. — La *Nazione* del 4 corr. dice:

L'on. nostro Sindaco, accompagnato dal comm. Canovai, dagli ingegneri Venerati e del Sarto, dal cav. Pucci e dal Direttore della polizia municipale, si recava ieri l'altro a visitare i due grandi serbatoj del Pellegrino; giungendo quindi alla Torre della Zecca Vecchia, penetrava nel grande emissario, traversava la bella galleria sottostante all'Arno (che misura circa 270 metri), e giungeva al locale delle macchine per il servizio delle acque, donde muoveva alla volta di Carraia per visitare gli altri due serbatoj, uno dei quali già contiene acqua per un metro e mezzo.

Se non andiamo errati, questa visita, della quale l'on. nostro Sindaco rimase pienamente soddisfatto, avrebbe per iscopo di vedere se fosse possibile rendere visibili alla popolazione per la festa dello Statuto quelle opere grandiose; e crediamo che, dietro anche il parere degli egregi funzionarii che lo accompagnavano, tale intendimento potrebbe essere attuabile.

Salvo quelle modificazioni e ampliazioni che la Giunta crederà utile e conveniente di fare, se non siamo male informati, si intenderebbe in quel giorno solenne di render visibili al pubblico nella mattina i due grandi serbatoj del Pellegrino; permettere quindi a pagamento, per limitare alquanto il concorso a causa della ristrettezza dell'accesso, la visita della grande galleria sotterranea presso la pescaia di San Niccolò, e la visita delle macchine elevatrici dell'acqua, che in tale circostanza sarebbero in movimento; e sulla sera si darebbe una gran festa popolare al serbatoio di Carraia, che è tuttora asciutto, permettendo la visita anche di quello che contiene l'acqua.

Canale Masi. — Dal Comitato promotore di questo Canale, di cui abbiamo più volte parlato, ricevemmo in questi giorni il programma per la formazione di una Società per l'attuazione del Canale medesimo. Ora crediamo opportuno riassumere tale programma per informazione di quelli fra i nostri lettori che s'interessano a quest'opera importante di bonificazione e d'irrigazione dei terreni bassi delle provincie di Modena e Reggio:

Saranno emesse N. 10,000 Azioni al portatore, del costo ciascheduna di lire 1000.

Ciascun'Azione rappresenterà il valore di tre litri d'acqua al minuto secondo, essendo il Canale capace della portata di oltre 30 metri cubi d'acqua, pure al minuto secondo.

Tutti potranno acquistare Azioni pagabili in decimi, secondo che sarà prescritto dallo Statuto, che verrà discusso ed approvato dall'Assemblea dei soscrittori.

Tutti gli Azionisti usufruiranno, in proporzione del numero delle loro Azioni, del reddito annuo netto del Canale, derivante dalla vendita dell'acqua da effettuarsi lungo l'asta del Canale medesimo.

Le soscrizioni saranno ricevute dai membri dei Sotto-Comitati costituiti nei singoli Comuni interessati delle suddette due provincie (Modena e Reggio), nei luoghi che verranno da essi designati con appositi manifesti.

La soscrizione obbliga al pagamento dell'Azione, come verrà stabilito dall'Assemblea degli azionisti.

La Società s'intenderà costituita per l'eseguimento di tutto il lavoro dall'Enza al Panaro, quando siensi raccolte 8000 Azioni sottoscritte.

Se colle sottoscrizioni non si ottengono le 8000 Azioni, ma che tuttavia le Azioni sotroscritte al portatore, unitamente a quelle sottoscritte per la loro immobilizzazione fra *Enza e Secchia* raggiungano o superino il numero *delle 3500 occorrenti per l'attuazione del Canale Enza-Secchia*, in tal caso s'intenderà costituita la Società per la costruzione di detto Canale, facendo poi proporzionale riduzione nelle Azioni al portatore, quando la soscrizione venisse a superare il detto numero.

Il tempo utile ad eseguire le dette soscrizioni è fissato a mesi quattro dalla pubblicazione del presente programma; trascorso il qual termine, ove non siensi raccolte tutte le Azioni, il Comitato promotore farà un nuovo appello, allo scopo di completare il necessario numero d'Azioni, assegnando per questo un ulteriore termine perentorio di mesi due.

Ottenendosi in tal modo le soscrizioni per l'attuazione di tutto il lavoro, o per la sola parte fra Enza e Secchia, sarà, per cura del Comitato, convocata l'Assemblea degl'interessati per discutere ed approvare lo Statuto sociale; se poi, contro ogni previsione, anche il secondo appello rimanesse infruttuoso, il Comitato promotore si terrà sciolto da ogni impegno, dichiarandolo in apposito avviso. —

Questo programma venne già diramato ai Sotto-Comitati, e dalle ultime notizie ricevute pare che le soscrizioni siano già bene avviate.

Museo industriale italiano in Torino. — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 25 marzo scorso, con dui è approvato il Regolamento organico per il R. Museo industriale italiano in Torino. Lo riferiremo nel prossimo numero.

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 18 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), è approvata la modificazione introdotta nello statuto della *Società anonima di assicurazioni diverse*, sedente in Napoli.

— Con R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 4) è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni nominative sedente in Mirandola, col titolo di *Società industriale agricola*, portando il detto capitale da lire 25,000 a 65,000, mediante l'emissione di 400 nuove Azioni da L. 100 ciascuna; prorogando poi la durata della Società da 10 a 37 anni, decorrendi dal 6 maggio 1872.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 4 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 2 corr.), sono aggiunte all'elenco delle strade provinciali di Catania quella che da Fondaco Leone per Scordia, Militello e Vizzini, mette a Passolavandaio, confine colla provincia di Siracusa; e l'altra da Bronte al fiume Alcantara, confine colla provincia di Messina.

Ponte sul Piave. — Un telegramma da Ponte di Piave (provincia di Treviso), 6, all'*Opinione* reca:

Oggi ci fu la solenne inaugurazione del nuovo grandioso ponte in ferro sul fiume Piave pel congiungimento della strada nazionale Callalta, fra Treviso e Oderzo. La festa riuscì splendida, malgrado il pessimo tempo. Al deputato del Collegio, on. Luzzatti, fu fatta un'accoglienza cordialissima. Vennero pronunziati discorsi applauditissimi.

Monumento del Duca di Genova — Continua felicemente il viaggio di questo colosso di bronzo, il quale è già arrivato a Parma, e si disponeva a partire per Piacenza.

Frattanto qui, in piazza Solferino, i lavori pel basamento procedono con attività. Furono già collocati a posto i pezzi laterali pei bassorilievi; ieri od oggi doveva alzarsi il grande masso, su cui deve posare la statua equestre. Questo masso di granito pesa la bagattella di 22 tonnellate, e viene da Baveno sul Lago Maggiore.

A questo proposito, possiamo aggiungere che tutta la parte muratoria ed anche la posa del monumento vennero dal Municipio affidate, mediante trattativa privata, alla Ditta N. Della Casa di Baveno, dopochè l'incanto era andato per due o tre volte deserto.

Uffici telegrafici — Il 1° corrente in Fojano della Chiana (provincia di Arezzo) e in Marino (prov. di Roma), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nel medesimo giorno venne pure aperto un consimile Ufficio nel Manicomio di San Lazzaro di Reggio Emilia; e così pure il 2 in Albino (provincia di Bergamo), ed il 3 in Diamante (provincia di Caserta).

Servizio postale — La Direzione generale delle poste annuncia che, essendo interrotte le comunicazioni postali con Costantinopoli per la via di Vienna, Basiasch, Rustschuk e Varna, le corrispondenze dell'Italia per la Bulgaria, la Tracia, l'Armenia e gli scali della Turchia asiatica sul Mar Nero e sul Mar di Marmara, saranno, sino a nuovo avviso, inoltrate esclusivamente per la via di mare, cioè da Brindisi, da Napoli e da Messina.

Ufficii postali — Col 1° corrente vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Briga Marittima (provincia di Cuneo); Maschito (prov. di Potenza); Olmo al Brembo (prov. di Bergamo); Panni (prov. di Foggia); Pietrafesa (prov. di Potenza); S. Filippo del Mela (prov. di Messina).

Telegrafia internazionale — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che, a partire dal 1° maggio corrente, le tasse dei telegrammi per l'America del Nord aumentano di L. 2 50 per parola, salvo che per le destinazioni di Newfoundland (Terra Nuova) e St. Pier Miquelon, per le quali l'aumento è solamente di L. 1.25.

Dalla stessa data cessa la gratuita trasmissione di un dato numero di parole dell'indirizzo, precedentemente ammessa, e che fu annunziata coll'avviso del 20 marzo scorso.

Il nome del luogo d'origine del telegramma continua ad essere trasmesso gratuitamente.

Queste disposizioni sono applicabili anche ai telegrammi per le Indie occidentali (Antille), Istmo di Panama e Guiana.

Per questi telegrammi restano invariate, a partire da Nuova York, le tasse indicate nell'avviso del 22 marzo. A queste tasse è da aggiungersi quella del percorso fino a Nuova York (L. 4.20 per parola), a partire da qualsiasi Ufficio italiano.

Si fa noto inoltre che l'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna, ha annunziato che dal 25 aprile p. p. è interrotta la corrispondenza telegrafica fra la Turchia ed i Principati Uniti (Romania).

In seguito a ciò, i telegrammi per la Romania sono istradati per la via d'Austria, senza mutazione di tassa.

— La stessa Direzione generale annuncia che, stante lo ingombro di corrispondenze, che si verifica per le attuali circostanze eccezionali nell'Ufficio d'Otranto, i telegrammi per la Serbia e la Grecia sono rispettivamente istradati per le vie d'Austria o di Zante, essendo queste vie ugualmente costose di quella ottomana di Valona.

Per le altre corrispondenze, per le quali la via meno costosa è unicamente quella turca, è in facoltà dei mittenti di prescegliere un'altra, anche più costosa, onde evitare i ritardi che attualmente si verificano nella trasmissione dei telegrammi per la via meno costosa della Turchia.

Le poste al Giappone. — Il *World* di Nuova York estrae dal quinto rapporto del Direttore generale delle poste del Giappone, sig. Mayesima, alcuni importanti ragguagli riguardanti l'anno che finiva col 30 giugno 1876.

Secondo questo documento, il numero degli Ufficii postali in esercizio è di 3691, dei quali 242 sono stati istituiti nell'ultimo anno. Vi sono 124 Agenzie di ricevimento, 335 Agenzie di bollo, e 703 cassette per le lettere sulle pubbliche vie. Le strade aperte al trasporto di dispacci presentano una lunghezza totale di 13,161 *ri*, che equivale a 32,902 miglia inglesi, ossia 52,950 chilometri.

I trasporti effettuati durante l'anno, senza contare quelli fatti per mezzo di battelli a vapore, hanno percorso un tragitto complessivo di 5,362,446 *ri* (13,408,115 miglia inglesi), ed hanno costato 11,506.36 *yen*, ovvero 59,370 fr.

Un servizio di vetture per il trasporto delle valigie è stato istituito fra Tokio, Astita e Awari, e un pontone a vapore è stato costruito per fare il servizio dell'isola di maliri.

Secondo il rapporto del Direttore generale, 30,162,614 lettere, libri, campioni, ecc. sono stati trasportati durante l'anno, ossia il 29 per 100 più che nell'anno precedente. In questo numero, le lettere ed i giornali spediti all'estero formano un totale di 182,874, cioè 109,835 lettere e 72,039 giornali, di cui un terzo circa a destinazione per gli Stati Uniti. La Posta ha trasportato, durante l'anno, 5,049,415 giornali, ciò che costituisce, in confronto dell'anno precedente, un aumento di 47.7 per cento.

Constatando i rapidi progressi ottenuti in questo ramo della pubblica amministrazione, il sig. Mayesima nota che il sistema postale del suo paese è ancora nell'infanzia, ma che, praticato con cura ed intelligenza, potrà non solo addivenire un agente assai utile al paese, ma farà anche onore al suo Governo. Quanto alle relazioni postali del Giappone cogli altri paesi, il Direttore generale constata che offrono un contrasto gradito coll'assenza totale di tal genere di comunicazioni ancora pochi anni or sono. Il sig. Mayesima chiude il suo rapporto, dichiarando che la sua Amministrazione non è pienamente soddisfatta dello stato attuale delle cose, ma che lavora con attività per migliorare ed assicurare il successo completo del sistema.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sotto l'influsso delle cause generali deprimenti, i valori ferroviarii non ebbero però a soffrirne troppo nei corsi della passata settimana, per quanto ne scapitassero a riguardo delle transazioni, che riescirono fredde e di poca importanza. Le Azioni della Società delle Meridionali s'aggirarono tra il 330

al 327, e chiusero a 330 per fine maggio. Meglio tenute le Obbligazioni relative da 221 a 223.25; i Boni tra il 554.50 al 555 — Nulla in Sarde e in Pontebbane — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele vennero negoziate a 234 circa.

A Parigi, le Azioni Lombarde oscillarono tra il 148 a 147; le Obbligazioni relative tra il 219 al 224 — Le Vittorio Emanuele tra il 205 al 210.

ESTRAZIONI

Strada Ferrata di Pinerolo — Nell'adunanza generale degli azionisti del 3 maggio corrente furono estratti i numeri seguenti di 38 Azioni, che saranno rimborsate al valor nominale in occasione del pagamento del semestre in corso:

Numeri — 831 859 1381 1577 1656 1720 1785 1968 2087 2106 2530 3076 3345 3377 4416 4511 4713 4743 4854 5665 6086 6303 6371 6378 6416 6456 6497 6778 6923 7153 7800 8053 8142 8795 9222 10087 10117 10511.

Prestito civico di Genova — 15ª estrazione del prestito a premi 1869, effettuata il 1° corrente:

Numero	Premio L.
68387	100,000
64636	20,000
44764	2,500
54275	2,500
3074	2,500

Premii da L. 1000 — N. 45641 42891 22789 65128 52360.

Premii da L. 500 — N. 69236 41732 29890 13123 4830 53525 69682 16132 68749 11711.

Premii da L. 250 — N. 13325 12732 44510 10810 59859 52059 14989 9918.

(*Seguono i premii da L. 160*)

Prestito della Città di Firenze (1868). — 37ª estrazione eseguita il 1° corrente:

Obbligazione Num.	Premio Fr.	Obbligazione Num.	Premio Fr.
15,014	100,000	27,855	500
32,336	2,500	37,972	500
44,099	2,500	49,714	500
9,579	1,000	63,272	500
16,218	1,000	70,682	500
86,533	1,000	90,122	500
108,513	1,000	91,154	500
8,932	500	96,238	500
9,104	500	98,483	500
25,040	500	115,067	500

Le Obbligazioni qui sopra enumerate sono rimborsabili colle somme ivi menzionate, a datare dal 1° ottobre 1877, a Firenze, presso la Cassa della Banca Nazionale Toscana, in oro, ovvero al cambio dell'oro.

CONVOCAZIONI

Società della ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corrente in Torino (via S. Teresa, 18), per la revisione ed approvazione della Contabilità del 1876, e per la nomina o conferma di due consiglieri d'amministrazione.

Società della ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 17 corrente in Torino (via Santa Teresa, 18), per la revisione ed approvazione della Contabilità del 1876, e per la nomina o conferma di un consigliere d'amministrazione.

Società ceramica Richard — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 26 corrente in Milano (via Bigli, 21), per udire le relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1876, per modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Società anonima Briantea. — Ferrovia Monza-Calolzio. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corr. in Milano (via Cusani, 13).

VERSAMENTI

Cartiera d'Arsiero — Gli azionisti sono invitati ad eseguire entro il 15 corrente il versamento di L. 10, quale 1° decimo delle L. 100 da versarsi per ogni azione. I versamenti si faranno in Vicenza presso la Banca popolare, in Venezia presso la Banca del Credito Veneto, ed in Milano presso E. Cantoni.

Avvisi d'Asta

Il 17 corrente, presso la Prefettura di Piacenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione dell'arginatura del Po, da Bastione di Campagna alla 3ª linea di fortificazione di fronte alla Stazione di Piacenza, sul dato di L. 50,467.30, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire in 120 giorni. Deposito d'asta L. 2000 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione di un fortino sul Monte d'Arena presso Zuccarello in Val di Neva, sul dato di L. 250,000, già ribassato del 15.17 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del tratto della strada nazionale da Alessandria al Gran San Bernardo, compreso fra le Case di Breil e l'abitato di Châtillon, della lunghezza di m. 2737.50, sul dato di L. 82,268.58, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 850 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto delle riparazioni al 5° tronco della strada nazionale Val d'Agri, compreso fra Torretta La Cava e Corleto, per la presunta somma di L. 40,275.58. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Militello a Mineo per Catalfaro, della lunghezza di m. 6969, per la presunta somma di L. 58,872. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 900 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000 idem o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una scogliera a difesa dell'argine sinistro del Po di Venezia, nella località detta Froldo Belliera, in Comune di Bottrighe, per la presunta somma di L. 114,660. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Campagna (provincia di Salerno), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Galdo, che dal quadrivio mena alla fermata Ponte Sele, sul dato di L. 41,622.40, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 22 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edifizio ad uso di Palestra ginnastica nel cortile delle scuole della sezione Monviso verso la via Gioberti, pel presunto importo di lire 18,000. Condizioni d'asta e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 23 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Agnone a S. Barnaba presso S. Buono, compreso fra Agnone ed il fiume Sente, della lunghezza di m. 9760.30, per la presunta somma di L. 193,887. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 28 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della strada provinciale dalla Marina di Belvedere alle Saline di Lungro, compreso fra la detta Marina e la Serra di Massapollo, della lunghezza di m. 17,200.81, per la presunta somma di L. 267,598. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 18ª Settimana.

PRODOTTI *dal 30 aprile al 6 maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3441 3436	3344 »	97 »	» »
Viaggiatori	799,931.10	816,189.85	»	16,258.75
Merci a grande velocità . .	200,358.70	198,136.95	2,221.75	»
Merci a piccola velocità . .	859,523.05	756,433.80	103,089.25	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,859,812.85	1,770,760.60	89,052.25	»
Navigazione sui laghi . . .	18,280.74	14,360.25	3,920.49	»
Totale della settimana. .	1,878,093.59	1,785,120.85	92,972.74	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 6 maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	11,512,781.70	11,444,758.20	68,023.50	»
Merci a grande velocità . .	3,405,564.05	3,234,260.25	171,303.80	»
Merci a piccola velocità . .	14,230,232.23	13,560,613.65	669,618.58	»
Totale dei prodotti ferroviari	29,148,577.98	28,239,632.10	908,945.88	»
Navigazione sui laghi . . .	262,171.04	205,079.10	57,091.94	»
Totali	29,410,749.02	28,444,711.20	966,037.82	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 18ª settimana	540.49	529.53	+ 10.96	+ 2.07
Prodotti totali	8483.29	8444.87	+ 38.42	+ 0.45

Strade Ferrate Meridionali

15ª Settimana. — *Dal* 9 *al* 15 *aprile* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	396,382.92	274.12
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	377,903.14	261.34
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 18,479.78	+ 12.78
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	5,970,127.55	4,128.72
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	5,206,544.12	3,600.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 763,583.43	+ 528.07

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	130,560.60	121.34
Settimana corrisp. nel 1876.	993.71	120,706.57	121.48
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 82.29	+ 9,854.03	— 0.14
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	1,928,263.84	1,792.07
Introiti corrisp. nel 1876 .	959.21	1,701,951.95	1,774.33
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+116 79	+ 226,311.89	+ 17.74

Strade Ferrate Romane

8ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *febbraio* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	480,367.17	15,207.98
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	477,804.40	15,126.64 (a)
Differenza (in più . . .	—	2,562.77	81.34
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 febbraio 1877	1,647	3,942,986.90	15,604.01
Periodo corr. 1876	1,647	3,558,494.46	14,084.18
Aumento	—	384,042.44	1,519,83
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del primo trimestre 1876-1877

(depurati dall'imposta) — Chilometri in esercizio 199

TITOLI	ANNO 1876	ANNO 1877	Differenza in meno nel 1877
Viaggiatori	115,750.02	110,020.15	—
Merci a grande velocità	12,663.84	11,599.38	
Merci a piccola velocità	86,757.02	84,045.75	
Introiti diversi . . .	14,944.93	11,891.77	12,558.76
	230,115.81	217,557.05	

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabato 12 maggio corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello detto *delle Segreterie* ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'appalto della manutenzione *per un triennio* a partire dal 1° luglio 1877 e terminare al 30 giugno 1880 del tronco della strada provinciale N. 9 da Pinerolo a Torre Pellice dalla sua diramazione dalla strada provinciale Pinerolo-Cuneo fino all'ingresso dell'abitato di Torre Pellice, compresa la diramazione Luserna San Giovanni, della lunghezza di metri 12,655, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 17,000.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl' incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'appalto, per la parte ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere-capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al *decimo* dell'ammontare annuale dell'appalto, in numerario, o in biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'asta.

Il termine utile per fare il ribasso, non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento, scadrà nel giorno di sabato 19 corrente a mezzodì.

Il deliberatario, dovrà dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al *terzo* dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle Casse dello Stato a ciò autorizzate, di numerario, di biglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario nel termine che gli verrà fissato non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo, sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 1° maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ACCOLLO

per la costruzione di stecconato

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la costruzione di metri lineari 29,963 di stecconato da eseguirsi nella 2ª Sezione (Linea Orte-Chiusi), apre una gara a schede segrete per coloro che volessero eseguire tale lavoro.

Il Capitolato d'appalto sarà ostensibile nella Stazione di Orte e negli Uffizi dell'Ingegnere-Capo della 2ª Sezione, residente a Firenze ed in quello dell'Ingegnere della 5ª Sotto-Sezione residente ad Orvieto.

Le offerte, compilate secondo il modello che fa parte del Capitolato, dovranno pervenire, suggellate, alla Direzione generale in Firenze non più tardi del giorno 20 maggio prossimo.

L'Amministrazione Sociale non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto minor prezzo, e può rifiutare anche tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza, intendendo su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende finalmente subordinata alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 30 aprile 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico, che nel giorno di sabato 12 maggio corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello detto *delle Segreterie* ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'appalto della manutenzione *per un triennio* a partire dal 1° luglio 1877 e terminare al 30 giugno 1880, del tronco della strada provinciale N. 3 da Torino a Savona per Alba, compreso fra l'abitato di Poirino ed il confine colla Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 11,788 escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 18,760.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl' incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'appalto, per la parte ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere-capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al *decimo* dell'ammontare annuale dell'appalto, in numerario, o in biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'asta.

Il termine utile per fare il ribasso, non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento, scadrà nel giorno di sabato 19 corrente a mezzodì.

Il deliberatario, dovrà dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al *terzo* dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle Casse dello Stato a ciò autorizzate, di numerario, di biglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario nel termine che gli verrà fissato non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo, sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 1° maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di Petrolio

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo della fornitura di chilogrammi 50,000 Petrolio raffinato d'America, da consegnarsi nei Magazzini sociali di FIRENZE, FOLIGNO, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI, SIENA e LIVORNO apre un concorso a schede sigillate fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile nella Direzione generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni summentovate.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 26 maggio 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: *Offerta per fornitura di Petrolio.*

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a se stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta e questa dovrà pure indicare le Stazioni Sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 3 maggio 1877. LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 16 Maggio 1877 N.° 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI
Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza
SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE
pei servizii postali e commerciali marittimi
DINANZI ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

La discussione della Convenzione pei servizii postali e commerciali marittimi, di cui riferimmo il testo, col relativo progetto di legge e colle principali osservazioni contenute nella Relazione della Commissione parlamentare (V. N. 12, 13 e 14 a. c.), occupò per più giorni la Camera dei deputati, e si chiuse il 9 corr, con l'approvazione del progetto, notevolmente modificato in senso favorevole agl'interessi che più si temevano minacciati.

Tra i molti e notevoli discorsi pronunciati in quella discussione, importa di far conoscere ai nostri lettori quello del Ministro dei lavori pubblici, in cui trovansi riassunte e confutate le precipue obbiezioni fatte al progetto, e gl'intendimenti del Ministero in un argomento di tanto rilievo.

Mancandoci però oggi lo spazio per dare questo lungo discorso, crediamo utile frattanto riferire il testo del progetto di legge approvato dalla Camera, riservandoci a riprodurre il discorso nei numeri prossimi.

Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata il 4 febbraio 1877 dallo Stato, e per esso dai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, coi comm. Raffaele Rubattino ed Ignazio Florio, contraenti tanto a nome proprio, che delle Compagnie da loro rappresentate, modificata dalle annesse dichiarazioni *A. B. C.*

Il servizio marittimo tra Palermo e Tunisi, di cui all'articolo 1, paragrafo H, del quaderno d'oneri per la navigazione a vapore tra il continente e la Sicilia, dovrà essere settimanale.

Art. 2. Il Governo del Re provvederà alla istituzione della linea di navigazione da Ancona a Zara, valendosi della facoltà riservatagli dall'art. 3 del quaderno d'oneri per il servizio di navigazione postale e commerciale fra l'Italia e gli scali Levantini.

Art. 3. Per l'adempimento delle condizioni dell'accennata Convenzione, non che di quella stipulata l'11 novembre 1876 col comm. Ignazio Florio, approvata per legge del.......... n°......., il Governo del Re è autorizzato ad aggiungere al capitolo 45, *Servizio postale e commerciale marittimo*, del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1877, la somma di lire due milioni ottocento cinquantacinque mila cento settantatrè (lire 2,855,173), oltre la maggior somma occorrente per l'aumentata corsa quindiciuale Palermo-Tunisi e per la linea di navigazione da Ancona a Zara.

Art. 4. Il Governo del Re è autorizzato a prorogare fino a tutto febbraio 1880 la Convenzione stipulata con la Società *Peninsulare-Orientale* il 14 aprile 1872, per la linea Venezia-Brindisi-Alessandria.

Art. 5. Al cessare dei servizii della *Peninsulare* nell'Adriatico, il Governo provvederà ad un servizio settimanale da Venezia ad Alessandria d'Egitto, toccando Ancona, Bari-Brindisi, e ad un servizio mensile da Venezia a Bombay, con approdi ad Ancona, Bari, Brindisi, Porto Said e Aden.

Art. 6. Nel bilancio passivo del 1878 ed anni successivi, al capitolo *Servizio postale e commerciale marittimo*, sarà inscritta la somma occorrente per dare adempimento alle suddette Convenzioni.

Art. 7. Le inversioni di linee contemplate e prevedute all'art. 3 dei varii quaderni d'oneri dovranno essere approvate dal Parlamento.

Però la linea che verrà soppressa appena aperta all'esercizio la ferrovia Eboli-Torremare, in conformità all'art. 1, paragrafo *A*, dei quaderni di oneri per la navigazione tra il continente e la Sicilia, sarà invertita in una terza corsa di cabottaggio da Napoli a Messina, toccando Pisciotta, Paola, Pizzo e Reggio, *da mantenersi fino all'apertura della linea ferroviaria Eboli-Reggio.*

Sottoposto allo scrutinio segreto, il progetto ottenne voti favorevoli 205, contrarii 32, e rimase quindi approvato.

La Camera approvò pure, nella seduta precedente, il seguente ordine del giorno della Commissione modificato:

1° La Camera confida che il Governo nella prossima sessione presenterà un disegno di legge inteso alla riforma delle tasse marittime.

2° La Camera confida che il Governo affretterà la concessione della linea tra Ancona e Zara, e provvederà, valendosi a preferenza dell' opera di Compagnie nazionali, all'avvenire della navigazione periodica tra l'Adriatico, l'Egitto e le Indie; Napoli, Livorno, Genova con l'America del Sud; nonchè all'altra fra Brindisi e Reggio, finchè non siano aperte le comunicazioni ferroviarie tra Gallipoli, Brindisi e Taranto.

Ed infine, sulla proposta dell'on. Ponsiglioni e dietro le dichiarazioni dei Ministri, approvò anche il seguente ordine del giorno:

La Camera prende atto delle dichiarazioni dell' on. Ministro dei lavori pubblici e dell'on. Presidente del Consiglio, che appena le condizioni del bilancio lo permetteranno, sarà stabilita una linea di navigazione per la costa occidentale della Sardegna.

R. MUSEO INDUSTRIALE ITALIANO
in Torino

Nel precedente numero abbiamo annunciato il R. Decreto, con cui venne approvato il Regolamento organico del R. Museo industriale italiano. Trattandosi di un Istituto nazionale importante, di cui ci siamo più volte occupati e di cui non potremo fare a meno di occuparci anche in avvenire, per il grande interesse che generalmente, e con tutta ragione, vi si annette, crediamo opportuno riferire le principali disposizioni di tale Regolamento, facendo voti perchè dall'attuazione di esso ridondino quei reali vantaggi, a cui si è mirato nel promuoverlo e nel maturamente formularlo.

Lo scopo del Museo è così determinato:

Art. 1. Il R. Museo industriale italiano, che, in conformità della legge 2 aprile 1865, ha sede in Torino:

1° È una Esposizione permanente, storica e progressiva, di oggetti scientificamente ordinati, attinenti alle industrie;

2° Somministra al Governo ed ai privati informazioni, consigli e mezzi di studio e di ricerche in materia d'industria;

3° Mediante insegnamenti accompagnati da esercitazioni sperimentali, esso è Istituto d'istruzione superiore, e provvede alla formazione di insegnanti di fisica, chimica, meccanica e disegno industriale ed ornamentale per gli Istituti tecnici e le Scuole di arti e mestieri.

Art. 2. Il Museo ha un laboratorio di chimica industriale, di chimica agraria, un gabinetto e un laboratorio di fisica industriale, una sala per le esperienze meccaniche, un Archivio industriale, una Biblioteca, ed Ufficii per la esecuzione dei disegni.

Art. 3. Nei laboratorii e negli Ufficii si eseguiscono analisi, determinazioni o copie di disegni per conto di Amministrazioni pubbliche e di privati.

Gl'insegnamenti annessi al Museo sono i seguenti:

Art. 4. Gli insegnamenti del Museo si distinguono in ordinarii e straordinarii.

Gli insegnamenti ordinarii comprendono le seguenti discipline:

Economia politica industriale;
Fisica industriale;
Chimica industriale;
Chimica agraria;
Tecnologia meccanica;
Geometria descrittiva applicata all'industria e al disegno;
Disegno ornamentale ed industriale.

Gli insegnamenti straordinarii versano sopra materie speciali, che saranno di volta in volta determinate.

Art. 5. Gli insegnamenti ordinarii sono dati da professori nominati dal Re, con le forme prescritte dalla legge del 13 novembre 1859, n. 3725.

Gli insegnamenti straordinarii sono dati da persone addette al Museo o da liberi insegnanti, per incarico del Direttore e con approvazione della Giunta superiore direttiva. In caso di urgenza, sarà sufficiente l'atorizzazione del Direttore.

Art. 6. È assegnato a ciascun professore per gl'insegnamenti ordinarii uno o più Aiuti, nominati dal Ministro per un biennio sulla proposta dei professori, udita la Giunta superiore.

Art. 7. I professori, sotto la sovrintendenza del Direttore, curano coll'opera dei loro Aiuti, o di altre persone, l'ordinamento delle collezioni.

Art. 8. Gli insegnamenti pratici di perfezionamento saranno di anno in anno determinati con appositi programmi, da pubblicarsi per cura del Direttore del Museo.

Sono ammessi a questi insegnamenti tutti coloro che faranno prova, con esami o con titoli, di essere atti a profittarne.

Uno speciale Regolamento determinerà la materia dell'esame od i titoli che potranno tenerne le veci.

Art. 9. Gli insegnamenti normali per coloro che intendono professare la fisica, la chimica, la meccanica e il disegno negli istituti e nelle scuole dipendenti dal Ministero di agricoltura, industria e commercio, saranno pure indicati annualmente nei rispettivi programmi, fatti dai professori ed approvati dal Ministero, previo parere del Consiglio dei professori e della Giunta superiore del Museo.

Le condizioni d' ammissione ai corsi anzidetti saranno determinate con un Regolamento.

Art. 10. Agli alunni che avranno frequentato i corsi e le esercitazioni sperimentali, ed ai candidati i quali si trovino nelle condizioni che saranno prescritte negli speciali Regolamenti e che abbiano superato il relativo esame, verrà conferito dalla Direzione del Museo un certificato di abilitazione all'insegnamento.

Art. 11. Potrà eziandio il certificato medesimo essere accordato dal Ministero sopra titoli equipollenti, dopo chiesto il parere del Consiglio dei professori del Museo, e sentito l'avviso del Consiglio superiore dell'istruzione tecnica.

Ai professori nominati secondo l'articolo 240 della legge 13 novembre 1859 non fa d'uopo ottenere il detto certificato.

Art. 12. Nella nomina di professore alle cattedre di fisica, di chimica, di meccanica e di disegno negli Istituti tecnici e nelle Scuole di arti e mestieri, si darà la preferenza, a

parità delle altre condizioni, a coloro i quali avranno ottenuto il certificato, di cui agli articoli precedenti.

Seguono le disposizioni relative alla nomina ed alle funzioni del Direttore, dei Conservatori e delle altre persone addette al R. Museo, giusta il ruolo organico allegato al presente Regolamento; nonchè le disposizioni relative alla Giunta superiore direttiva, composta di 15 membri, 3 nominati dalla Provincia, 3 dal Comune di Torino, e 9 dal Re, tra cui il Presidente.

Vengono infine le disposizioni speciali relative all'amministrazione dell'Istituto:

Art. 20. Il bilancio preventivo del Museo sarà preparato dal Direttore ed approvato dalla Giunta. Copia del medesimo verrà trasmessa al Ministero di agricoltura, industria e commercio, alla Deputazione provinciale ed alla Giunta comunale.

Art. 21. A recare in atto gli ufficii del Museo accennati nel presente Regolamento, lo Stato concorre con annue lire 130,000, e con annue lire 35,000 rispettivamente la Provincia e il Comune di Torino, in conformità alle deliberazioni del 12 ottobre 1875 e 10 gennaio 1876. Il contributo totale di lire 70,000 della Provincia e del Comune di Torino sarà destinato specialmente all'acquisto di oggetti per le collezioni.

Art. 22. Qualora avvenisse la fondazione, da parte del Governo, di un altro Istituto dello stesso genere del Museo industriale di Torino, gli oggetti e gli strumenti acquistati col contributo di cui all'articolo precedente, resteranno di proprietà della Provincia e del Comne di Torino.

Art. 25. Sarà provvisoriamente mantenuto il concorso prestato dai professori del Museo alla R. Scuola di applicazione per gli ingegneri in Torino, purchè tale concorso non alteri in alcuna guisa gli insegnamenti che i professori anzidetti hanno obbligo di dare agli alunni iscritti ai corsi del Museo.

UNA ESCURSIONE FERROVIARIA negli Stati Uniti d'America

(Continuazione e fine — V. N. 19)

Ponti. — Le opere d'arte murarie sono rare in America, paese classico dei ponti in ferro ed acciaio, costrutti con sistemi affatto propri, che rivelano una sorprendente arditezza nell'idearli, una sicurezza nell'eseguirli, una volta dimostrato, dietro calcoli accurati, che sono effettuabili, senza preoccuparsi menomamente dell'opinione diversa che si abbia in proposito presso i costruttori europei, senza curarsi di ciò che altrove siasi fatto o si faccia nello stesso genere. Ma l'amor proprio grandissimo degli ingegneri che presentano i progetti, il controllo severo delle Compagnie ferroviarie prima di accettarli, conscie di divenire oggetto della generale riprovazione quando un infortunio accada sulle loro linee per trascurata prudenza (per tacere dei tribunali ordinarii, i quali, a quanto mi dissero i presidenti di varie Amministrazioni, non le risparmiano mai nelle loro decisioni, quando si commuove la pubblica opinione), fanno sì che ogni precauzione sia presa ed ogni opera d'arte attentamente esaminata, prima che la si destini al servizio del pubblico.

Le condizioni richieste colà nelle prove dei ponti in ferro non differiscono da quelle che presso di noi si esigono: il limite massimo del lavoro del ferro *per estensione* sotto il carico permanente è fissato nei Capitolati a 7 ch. per millimetro quadrato; e le travi metalliche nei ponti non debbono subire un'inflessione oltre 1/1200 della loro lunghezza, durante il passaggio d'un treno composto tutto di locomotive, che viaggi a 48 chilometri l'ora, e debbono ritornare poi alla primitiva posizione orizzontale dopo la prova subita.

Sono tutte dicerie l'avventatezza, la poca cura nei calcoli, la economia di dimensioni nelle singole parti delle costruzioni americane, e che infine la vita dei passeggieri vi sia continuamente in pericolo, per il poco conto che se ne fa di fronte al risparmio delle spese. A parte qualche eccezione, che colà si verifica come dappertutto, per quanto riguarda la solidità delle costruzioni si ha in America uguale sicurezza che in Europa; e la caduta del ponte d'Asthabula, che cagionò la morte di 80 persone, fu un fatto isolato, che ovunque può accadere, se vi è trascuranza da parte degli agenti d'una data Amministrazione. Si constatò, infatti, che mancavano i bolloni di congiunzione di varie parti, che, rese indipendenti, sopportarono da sole tutto il peso del treno. Era un difetto che qualunque sorvegliante avrebbe rimarcato percorrendo il ponte, come d'obbligo, prima del passaggio del treno.

Del resto, il ponte sussisteva da 11 anni, onde una certa resistenza doveva possederla; ma l'Ingegnere in capo della ferrovia, su cui la disgrazia è succeduta, accuoravasi talmente, che prima dell'inchiesta si tolse miseramente la vita. Ciò a conferma di quanto esposi più sopra circa l'importanza che si dà in quel paese alle conseguenze di errori da parte degl'ingegneri. —

Siccome sarebbe troppo lungo lo accennare anche brevemente ai molti ponti di svariate forme e sistemi, che si incontrano percorrendo le linee degli Stati Uniti e le provincie inglesi del Canadà, ne citerò soltanto due o tre, che più mi colpirono, e dei quali raccolsi sul luogo le principali dimensioni.

Ponti a travate fisse. — È rimarchevole il ponte *Vittoria*, che a Montreal, capitale del Canadà, riunisce le due sponde dello immenso fiume S. Lorenzo. Costruito dallo stesso Roberto Stephenson, che già aveva eseguito il *Britannia Bridge* sullo stretto di Menai, è pure di forma tubulare a sezione rettangola, tutto ricoperto all'esterno ed all'interno di legname, con un finestrone assai largo nel mezzo, da cui i visitatori, ottenendone il permesso, possono godere della magnifica vista del fiume e dei numerosi battelli che lo percorrono durante la buona stagione.

Il ponte è ad un solo piano, su cui passa la ferrovia del *Grand-Trunk*, a due binarii. Ha 23 travate in ferro, di cui le due centrali lunghe 100 metri, e le altre metri 73.80 cadauna. Le 24 pile sono munite di sproni cuneiformi per resistere all'urto delle masse enormi di ghiaccio, che nell'inverno, durante il quale il fiume è gelato e la navigazione interrotta fino al mese di maggio, raggiungono talora dimensioni di oltre 50 metri cubi, trasportate dalla forte corrente. Il costo complessivo di questo ponte fu di 35 milioni di franchi.

Più ardito, e non già di sistema inglese, ma di puro genere americano, è il ponte a tre travate in acciaio sul fiume Missisipì a S. Louis; quella di mezzo ha 100 metri di lunghezza, e le due laterali metri 250 cadauna. Largo 16

metri, ha due piani separati da un'altezza di 8 metri. Nella parte centrale del piano superiore passano i veicoli ordinarii, e sui marciapiedi laterali i pedoni. Nel piano inferiore transitano esclusivamente i convogli per mezzo di due binarii.

Secondo il sistema generalizzato in America pei ponti col tavolato in legno, nella parte superiore ove passano i pedoni (per precauzione in caso di incendio), vi sono ogni 60 metri circa dei recipienti fissi pieni d'acqua e secchie per gettarla tosto sul punto acceso e dal primo che se ne accorga.

La detta magnifica costruzione ha costato 25 milioni di franchi.

Ponti a travate mobili. — Questo sistema sarà forse adottato adesso anche altrove, ma la idea semplicissima di ottenere il massimo utile con un dato movimento, ebbe origine in America, ed ivi fu primieramente applicata. Presso le grandi città poste sui fiumi, ove è attivo il movimento di battelli, molti dei quali posseggono alte alberature, si dà passaggio contemporaneo a due di essi sotto ai ponti, formando di due travate successive una sola, che giri attorno ad una delle pile come centro.

Di questi ponti ne vidi parecchi: ad Albany, sul larghissimo Hudson River; a Chicago, sul fiume dello stesso nome che attraversa la città, a fine di riunirne le due parti ugualmente popolate. L'apertura del passaggio vi si fa in brevissimo tempo, mediante il giro di ruote a mano, oppure con macchina a vapore stabilita sulla pila; e ciò succede ogni momento, perchè frequentissimo è il passaggio di battelli aventi alberi altissimi. Al momento di girare la travata, viene sbarrata con catene la via conducente al ponte da ambe le parti; i battelli passano veloci; la travata ritorna al suo posto, e la comunicazione è ristabilita fra le due sponde.

La distanza fra due pile successive è di 20 metri per i ponti in ferro e legno, su cui transitano soltanto carri e pedoni. Ve ne sono a Chicago ed Albany, che servono pure alla ferrovia, tutti in lastra di ferro, la cui travata girevole è lunga 60 metri.

Ponti sospesi. — L'audacia nei progetti, che in America ha per solo limite la sicurezza della loro esecuzione, spinse gli ingegneri ad adottare persino i ponti sospesi pel passaggio di ferrovie, estendendoli all'attraversamento di distanze senza punti d'appoggio, altrove ritenute inattendibili. Addurrò a prova il più celebre di tutti, quello sospeso a 75 metri sul fiume Niagara, che riceve le acque del lago Eriè e le porta nel lago Ontario. È pure a due piani, distanti 7 metri l'uno dall'altro: il superiore, con due binarii, serve alla ferrovia, che unisce la sponda Canadese a quella degli Stati Uniti; l'inferiore è destinato alle carrozze ordinarie ed ai pedoni. Costò in complesso 2 milioni di franchi.

I numerosi tiranti esterni in ferro, che collegano direttamente varii punti del tavolato alle due rive, a destra ed a sinistra del ponte, posero questo, più che tutti gli altri pure sospesi, al riparo dalla temuta azione dei venti, che in quella località soffiano impetuosissimi. La forma speciale dei quattro cordoni per parte, che sostengono tutto il rimanente del ponte, la differenza nel modo del loro attacco alle quattro pile sulle sponde, la perfetta qualità dell'acciaio di cui sono formati, ne guarentiscono la durata.

E di fatti, nominata ultimamente una Commissione con incarico di accertare la condizione attuale dei cordoni e dei varii tiranti dopo oltre 20 anni di servizio, potè, dietro accurate esperienze, constatare che l'acciaio, sotto l'azione del carico permanente, nulla ha perduto della primitiva resistenza. Lo sforzo, che produrrebbe la rottura, dovrebbe essere da 6 a 7 volte maggiore di quello che ora l'acciaio sopporta permanentemente.

Rimasi due giorni a Niagara, osservando molti treni transitanti su quel ponte, ma all'occhio non m'appariva inflessione di sorta durante il passaggio dei convogli, che si effettuava però sempre quasi al passo, secondo la prescrizione generale in America, *per tutti i ponti a travate in ferro,* di non mai oltrepassare la velocità di 8 chilometri l'ora con qualsiasi treno.

Il ponte sospeso, che per arditezza sorpasserà quanti ora esistono, è quello destinato a congiungere New-York colla sua succursale Brooklin, separata dalla prima da un braccio di mare detto Riviera dell'Est. La lunghezza della travata centrale sarà di 493 metri, e quella delle due laterali di 287 metri cadauna, larghe 26.

Per la ferrovia vi saranno due binarii, prolungati sopra due viadotti fino al centro di New-York e Brooklin.

Lo scopo è di sostituire la ferrovia ai *Ferry-Boats,* larghissimi battelli appositamente costruiti per contenere gli affollati passeggieri, carri e carrozze in grande quantità, che ad ogni 5 minuti traversano l'East-River, andando da New-York a Brooklin e viceversa, come se vi fosse una via continua ed ingombra, per il traffico sempre crescente, che rende insufficienti le continue aggiunte di mezzi di comunicazione fra quelle due parti d'una sola città.

Ferrovia aerea. — Due parole sulla ferrovia costrutta da sei o sette anni a questa parte in New-York, di cui percorrerà da sud a nord quasi tutta la lunghezza, quando sarà terminata. Le si diede il pomposo titolo di *aerea* in varii giornali, ma colà vien detta semplicemente *Elevated Railroad,* perchè poggiata su colonne di ghisa alte 6 metri e distanti 7.50 l'una dall'altra, che si biforcano alla sommità per l'aggiunta di due branche in ferro su cui posano le rotaie.

Finora ha soltanto una lunghezza complessiva di 5 miglia, ossia 8 chilometri: parte dalla Batteria, località posta al sud di Broadway, arteria principale del commercio in New-York, imbocca la Washington-avenue, parallela ed a poca distanza dalla prima, e pel momento cessa alla 60ma strada, non lungi dalla entrata sud del Parco Centrale.

Lungo la medesima vi sono varie Stazioni, tutte in legno, a cui si accede con gradinate. Un piccolo spazio è serbato a sala d'aspetto, tanto da rimanervi al coperto. I treni partono dalle due opposte estremità ogni 10 minuti; vi sono scambii per lo incrociamento in certe Stazioni, ed ivi la fila di colonne essendo doppia, la strada sottoposta alla ferrovia è un po' più ingombrata. Ma tuttavia è pur sempre questa la più semplice soluzione del problema, di procacciare un mezzo rapido di comunicazione col minor impedimento possibile della via, lungo la quale il traffico continua, perchè le colonne non ingombrano gran che il passaggio dei carri e delle persone.

La difficoltà stava nell'ottenere l'autorizzazione governativa e municipale, perchè si temevano serie conseguenze avvenendo la caduta dei treni in seguito a sviamento o rottura, mancandovi ripari laterali, oltre all'incomodo pegli abitanti delle case davanti alle quali sfilano i convogli. Ma, col denaro e colla perseveranza, tutto colà si ottiene; la ferrovia

aerea si fece, e nessun inconveniente finora è succeduto, nessuna colonna si è rotta, benchè rivelassero una insufficiente resistenza, per cui stavasi rinforzandole tutte con fascie di ferro e si aggiungevano altri bracci di sostegno, mentre io era a New-York. Agl' inquilini poi si ridusse l'affitto, ai proprietarii si diede una indennità, e la cosa cammina a gonfie vele, con eccellenti risultati per gli azionisti (*).

I treni compongonsi di due carrozze, con due sedili in senso longitudinale, come si usa negli *omnibus;* per ogni posto si pagano 50 centesimi, qualunque sia il tratto percorso. Al fine di abbassare il centro di gravità dei veicoli ed allontanare maggiormente la possibilità di un disguido, si fece la loro parte centrale più bassa delle due estremità sotto cui stanno le ruote, di una quantità quasi uguale al loro diametro. La locomotiva-*tender* è di piccola forza e di esigue dimensioni, racchiusa in modo da potersi poco distinguere entro una cassa, da cui soltanto esce fuori il camino. È una precauzione per non ispaventare i cavalli nella via sottostante.

Conclusione. — Avrei così, circa la mia visita in America, accennato di volo alla linea percorsa ed alle ragioni di questa, indicato per brevi capi ciò che ognuna delle città da me visitate precipuamente distingue; rilevando, tanto per uccider la noia durante le lunghe giornate di viaggio, ciò che qualunque altro, fosse pure estraneo al servizio ferroviario, non poteva a meno di rilevare, solo guardandosi attorno, discorrendo coi compagni di vettura o di Pullman, interrogando tratto tratto per cambiar parola i capi-convoglio (che si mostrano oltre ogni dire cortesi, ed in media molto più istruiti ed educati di quelli di Europa), procurandosi infine relazioni cogli ingegneri ed amministratori di ferrovie nelle principali città ove si fa più lungo soggiorno.

Dovendo però conchiudere sul concetto che mi sono formato, lo riassumerò come segue.

Il pubblico è in America servito meglio che da noi. Anche chi spende meno, non è esposto a gelare in inverno, come avviene nelle nostre terze classi, prive di riscaldamento, di sottopiedi e talora di vetri; a qualunque viaggiatore è dato di approfittare di tanti comodi, che talune Compagnie in Europa non hanno ancora introdotto neppure per coloro che sarebbero disposti a pagare i prezzi più elevati.

Chi può spendere viaggia colà come in Europa non si ha idea, se non dove già si introdussero le vetture Pullman. Col nostro sistema sarebbero impossibili viaggi continui di sei o sette giorni, come in America, senza soffrire gravemente.

Le disposizioni per la sicurezza durante la marcia dei treni non sono meno studiate colà di quelle prescritte nelle migliori ferrovie d'Europa, sia per la stabilità dei ponti e la buona condizione dell'armamento, sia per la possibilità di pronta fermata dei treni nei casi di improvviso bisogno. Che anzi, per questo ultimo riguardo, ci lasciano molto indietro; sicchè a mala pena riescivo a farmi credere dagl'ingegneri americani, quando affermavo essere le velocità medie dei nostri treni poco diverse dalle loro, mentre poi, per fermarli, seguiamo i sistemi di 30 anni fa, cioè abbiamo alcuni individui che girano manovelle per serrare taluni freni, allorchè odono il fischio del macchinista.

In America esiste per le ferrovie, non il monopolio, come da noi e dovunque siavi una sola linea fra due punti, ma la vera concorrenza fra le varie Società, che cercano ognuna di attirare a sè il pubblico col maggior numero di migliorìe nel servizio; nè verrebbe mai in mente, anche alla meno danarosa delle Compagnie ferroviarie, di risparmiare l'uno o l'altro degli apparecchi a freno continuo, messi in moto dal macchinista, il quale meglio, e primo di tutti, vede i segnali e la necessità di fermarsi immantinente.

In molte parti di Europa, fatta eccezione dell'Inghilterra, ove almeno presso le principali Compagnie si è incominciata la introduzione dei freni continui su tutti i veicoli, non si pensa che ai facili mezzi di correre ogni giorno più, e trascusansi quelli più costosi per fermarsi in minor tempo di quello ora richiesto col tardo e primitivo uso dei soli freni a mano, insufficienti a misura che cresce la velocità ed il peso dei treni. —

Lasciando l'argomento ferroviario, con cui ho forse bastantemente tediato i lettori, aggiungerò che molte altre cose utili o nuove ebbi campo di visitare ed osservare nella breve mia gita: opificii in gran numero per i più svariati prodotti, ed utensili per lavorarli diversi da quelli usati in Europa; industrie in differente modo trattate; sorgenti di petrolio, piantagioni di zucchero, raffinerie, coltivazione del tabacco, ecc.; ma non potrei certo parlarne con precisa conoscenza e far rilevare il grado di perfezione finora raggiunto. Ognuno che viaggia riempie il suo portafogli di mille annotazioni, a misura che l'occhio e la mente restano colpiti da qualche novità; ma di tutto non si può apprezzare meritamente il valore, e di alcune cose si serba soltanto una confusa ricordanza.

Ed appunto ora rammento che parvemi molto più semplice, meno costoso ed affatto diverso dal nostro, il sistema colà in uso pei serbatoj di ghiaccio, o come diciamo *ghiacciaie.* Non sono scavati nel terreno, ma il ghiaccio viene riposto in edificii alti 15 o 16 metri, divisi in tre o più scompartimenti; le pareti sono composte di un doppio assito, con un vacuo interno di 40 cent. circa fra l'uno e l'altro, riempito con segatura di legno. Lo stesso dicasi del pavimento, tra le cui assicelle ed attraverso la segatura scola l'acqua del ghiaccio che si fonde; sul cielo, invece della segatura, si usa mettere uno strato di fieno.

Secondo le concordi informazioni di varii proprietarii di ghiacciaie che ho interrogato, la consumazione dovuta alla fusione non oltrepassa il 17 p. 0[0 del ghiaccio introdotto nelle camere. È un bel risultato per paesi ove in estate provai 45 centigradi di caldo (senza pregiudizio dei 22 gradi a cui scende talora il freddo a New-York).

I depositi di ghiaccio sono stabiliti lungo i fiumi, che

(*) A questo proposito, riferiamo ciò che si legge nel *Journ. des Débats* del 4 corrente:

A Nuova York fu fatta testè la prova di una nuova sezione della strada ferrata aerea (*elevated steam railway*), che mette in comunicazione la Batteria con il Parco Centrale. Quella corsa di prova riescì benissimo. Da ambo i lati della via aerea, lungo il Parco, furono costruiti dei parapetti in ferro, fatti in modo che, verificandosi lo sviamento di un treno, i vagoni non saranno precipitati nella via sottostante. Attualmente la lunghezza del nuovo tratto ferroviario è di sole 5 miglia, e traversa Church e Chambers-street, West Broadway, South Fith-avenue, West third street e Sixth-avenue. Il viaggio da un punto all'altro della linea si compie in mezz'ora, ed i treni, dalle 7 del mattino alle 10 di sera, si succedono l'uno all'altro ad otto minuti d'intervallo. (La Red.)

mettono alle principali agglomerazioni di consumatori. Sulle sponde dell'Hudson, fra Albany e New-York; sul Delaware, che ha foce presso Filadelfia; lungo il Mississipì e l'Ohio, ho visitato le più importanti ghiacciaie, a cui accedono i grandi battelli provenienti, carichi esclusivamente di ghiaccio, dalle regioni situate più al nord. Coloro che io ebbi ad interrogare, prendendo uno schizzo del loro sistema, meravigliavansi che da noi si costruiscano ancora le ghiacciaie col vecchio metodo, ch' essi pure usarono tempo addietro, ma che poscia abbandonarono pel nuovo, ora esclusivamente adottato negli Stati Uniti. —

Ad accumulare estese ed esatte nozioni su quel paese così interessante, occorrerebbe che ognuno, il quale in tutto od in parte lo ha visitato, pubblicasse quel poco su cui, nella sfera delle proprie cognizioni, può con maggior competenza discorrere. Ma per ciò farebbe d' uopo che un maggior numero di individui delle varie classi della nostra società, commercianti, industriali od anche semplici curiosi amatori di novità, per desiderio di particolare istruzione muovessero verso quelle regioni, ove natura ha radunato tante bellezze, disseminato sì grandi meraviglie, che davvero sorprende non abbiano un maggior numero di visitatori, come li hanno varie parti del Continente europeo, ove mi parvero più gravi le noie e i disagi da affrontare, per ragione di spesa o per difficoltà di lingua, per strane usanze o troppa differenza di clima, e senza eguali attrattive.

Durante l'*Indian Summer* (estate indiano), cioè dalla metà di settembre alla metà di dicembre, si gode nel nord d'America una stagione incantevole, senza pioggia, senza afa, con un cielo continuamente sereno: tre mesi insomma dell'autunno più bello che possiamo desiderare in Europa.

Non può fare ripugnanza la traversata dell' Atlantico, che si limita, in fin dei conti, ad 8 giorni e 1[4 fra Liverpool e New-York, ridotti qualche volta a 7 1[2 nel ritorno per l'aiuto della corrente del Gulf-Stream, sui bellissimi e comodi battelli della *Iuman-Line*, e meglio ancora della *White-Star-Line*, lunghi 180 metri, con macchine della forza di 10,000 cavalli nominali. Su di essi, anche chi soffre il mare non pena più che da noi in un viaggio fra Genova e Napoli; poichè, trascorsi i due primi giorni, quasi più non s'accorge d'essere nell'Oceano: il corpo s'abitua, il tempo trascorre piacevolmente, il viaggio diviene interessante per moltissimi aspetti, e quasi si abbandona a malincuore il battello giungendo in porto; ad ogni modo, la sola vista della rada di New-York compensa tutti i fastidii, tutte le sofferenze, se mai ve ne fossero state.

Il solo fascino della moda attrae ogni anno a Parigi molte signore dell'*high-life* di New-York, Boston, Chicago. Me lo affermarono eleganti viaggiatrici americane, che per esse il primo movente degli *annui* loro viaggi in Europa è il vedere cogli occhi propri il taglio, la forma, gli abbigliamenti parigini, il servirsi delle medesime sarte e modiste, che vestono le più distinte signore della Capitale della Francia. Soltanto dopo aver soddisfatto questa per loro suprema necessità, visitano come appendice, e certamente con piacere, il restante del Vecchio Mondo; al che confessano tuttavia non le avrebbero mai indotte la sola fama della grande metropoli britannica, i laghi, i monti, le escursioni alpine della Svizzera, nè gli innumerevoli monumenti dell'arte antica sparsi nelle cento città italiane.

È dunque da sperare che, per più importanti ragioni, non minore attrattiva eserciterà in avvenire l'America sugli Europei, i quali potrebbero ritrarre grandi vantaggi da più frequenti gite in quell'incantevole paese, stringendo relazioni con cittadini di varie classi: cosa tanto facile colà, ove ognuno appartiene ad un Club, ed il forestiero vi è tosto introdotto, se lo desidera. Si va a gara a chi più gli si mostri cortese, ad appiccare con lui discorso, a spiegargli tutte le meraviglie della gran patria americana, a richiederlo delle usanze d' Europa in tutto ciò che riflette lo scibile umano, per fare tra sè il confronto e conchiudere poi quasi sempre, con intimo orgoglio, che l'Americano ha su di noi una decisa superiorità.

Ma, se questa esiste realmente, gli è soltanto per ciò che riguarda le industrie; e si rivela nell' arditezza e nel numero delle loro imprese, nell'indomita persistenza con cui le pongono in atto, quando, pel naturale intuito che li distingue, ne hanno preveduto e misurato l'utilità; nel disprezzo degli insuccessi e nel ritorno alla prova. Si appalesa nella meccanica, negli ingegnosi dettagli, che portano l'impronta di un talento speciale per quella partita.

Sotto altri aspetti però, il primato rimane ancora alla vecchia Europa; ma è fuori di dubbio che, se quegli Stati continueranno ad essere Uniti; se tendenze di separazione fra l'Est e l'Ovest non sorgeranno, come già fra il Nord ed il Sud che ne minacciarono l'Unione, ora tutt'altro che cementata; se insomma quel paese, attualmente di 45 milioni, e che potrà arrivare a 400, quando si popoli nella stessa proporzione delle più fertili contrade d'Europa a cui non è inferiore per ricchezza di suolo, potrà rimanere unito politicamente, e tutte le sue forze collimeranno, come finora ad un unico scopo, lo sviluppo delle immense sue risorse, rapidi progressi già segnando ogni giorno, deve raggiungere in breve un'altissima meta.

Torino, maggio 1877.

Ing. PIETRO DOGLIOTTI.

Nostre Corrispondenze

Roma, 15 maggio

Si affermano ora riprese le trattative, o per dire più propriamente, lo scambio di vedute e di concetti tra il Governo e parecchi egregi personaggi, intorno alle Convenzioni per l'esercizio delle ferrovie dello Stato. Ma, o negoziati veri o semplici conferenze preliminari che siano, certo è che questo gravissimo affare cammina ancora sempre colle gruccie, non altrimenti dell' on. Presidente del Consiglio, costrettovi (gli auguro di cuore per poco) dalla sua podagra. —

Domani dunque l'Assemblea generale della Compagnia Reale delle Strade Ferrate Sarde emetterà il suo verdetto decisivo intorno all'ultima Convenzione, e continuano persistenti le voci di non poche, nè lievi opposizioni, tali anzi da far concepire qualche timore che possa quella venire respinta. In quanto a me, potrò ingannarmi, ma non credo che ciò abbia ad avvenire, godendo gli Inglesi, che sono ridivenuti i principali e più numerosi possessori delle Azioni Sarde, antica e meritata riputazione di pratica saviezza negli affari; onde non isfuggirà di certo ai medesimi, io penso, i pericoli gravi ed imminenti che creereb-

bero alla Compagnia Reale col risospingerla, abbandonata a sè stessa, tra la fiumana dell' attuale crisi politico-economica.

Le Azioni depositate nella cassa della Società per partecipare all'Assemblea ascendono già a più di 50 mila, vale a dire che superano fin d'ora la metà del totale delle Azioni; e sembra che vi assisteranno personalmente alcune delle notabilità inglesi.

Io spero di giungere in tempo domani a telegrafarvi il risultato della discussione, e spero soprattutto che sia risultato favorevole. —

La Società belga, costituitasi per la costruzione di *tramways* e ferrovie economiche a Roma ed a Milano, non è in grado ancora nè di emettere le proprie Azioni, nè di dar mano ai lavori della linea dei Castelli Romani, della quale divenne ultima concessionaria, non essendo ancora appianate le difficoltà, d'ordine amministrativo, che si oppongono al di lei legale riconoscimento, perchè Società estera. —

L'uso gratuito della Stazione principale di questa città e della percorrenza di metri 1500 lungo la linea Roma-Firenze; l'assunzione dell'esercizio al 50 0[0 del suo prodotto lordo dal Governo o chi per esso, ed a patto che il corrispettivo non superi mai annue L. 6000 al chilometro; L. 2000 di sussidio chilometrico annuo, come per la ferrovia Ivrea-Aosta; inoltre l'autorizzazione da darsi alla Cassa di depositi e prestiti per mutuare ai Comuni e Corpi morali le somme che loro occorressero pel pagamento delle Azioni assunte; — queste sono le principali condizioni contenute, salvo errore, nella domanda di concessione del comm. Incisa per la costruzione della linea Roma-Tivoli, del cui progetto tecnico v'intrattenni nella precedente mia. E i chiesti favori vengono giustificati dalle gravi difficoltà del terreno a percorrersi, dalla elevatezza dei prezzi dei materiali e della mano d'opera, e dal costo di alcune importanti opere d'arte, come sarebbe, ad esempio, un ponte sull'Aniene. —

La proprietà della terra e quella del suo mezzo fecondatore non possono nè devono stare disgiunte; a nessuno l'acqua è più utile che al padrone del fondo irrigato, e per conseguenza nessuno potrà mai darne un compenso più grande. Sono questi due aforismi economici, che diedero vita sino dal 1874 ad un Comitato Vercellese, Novarese e Lomellino, costituitosi allo scopo di acquistare il Canale Cavour e gli altri canali demaniali scorrenti tra il Po ed il Ticino. Il Comitato medesimo rassegnò già parecchie volte, a lunghi intervalli, offerte concrete al Ministero delle finanze; nè scoraggiandosi mai dell' insuccesso, convinto che il compimento del suo disegno non implichi altra questione che di tempo e di modo, ritornò avant'ieri alla carica, mediante una conferenza avuta col Presidente del Consiglio da parecchi dei suoi membri, fra i quali il senatore Plezza, il comm. Verga, l'ex-deputato Marchetti, e gli on. Guala e Pissavini.

L'on. Depretis promise ai rappresentanti il Comitato, che avrebbe preso in serio e diligente esame la sua proposta. —

La Commissione nominata, poco tempo fa, dall'on. Zanardelli per proporre opportuni provvedimenti legislativi alla costruzione e manutenzione dei porti di 4ª classe, tiene frequenti sedute; e nell'ultima di domenica, presieduta dal senatore Martinelli, nominò una Sotto-Commissione, composta degli on. D'Amico, Cancellieri, Del Giudice e ing. Zaini, segretario del Consiglio superiore dei lavori pubblici, coll'incarico di formulare uno schema di legge, in base ai principii di massima convenuti. —

La Cassa di soccorso per gli operaj colpiti da infortunio sul lavoro, fondata qui dalla Società centrale operaia Romana di mutuo soccorso, rassegnò al Ministero dei lavori pubblici una domanda, tendente ad ottenere che in ciascun Capitolato speciale per ogni appalto di lavori in questa città medesima fosse inserto un articolo, che obbligasse alla iscrizione degli operaj fra i soci della Cassa di soccorso dianzi accennata. L'on. Zanardelli, in considerazione del nobile fine al quale mirava codesta domanda, volle sentire in proposito il parere del Consiglio superiore; e questo, esaminatola appunto ultimamente, se non si dimostrò favorevole ad accoglierla tal quale, per gravi obbiezioni sollevate da parecchi membri, opinò nondimeno di farle sostanzialmente ottimo viso, proponendo che fosse riformato l'art. 21 del Capitolato generale per appalti dei lavori pubblici, che riguarda la ritenuta dell'1 0[0 sulle somme dovute all'appaltatore per soccorsi agli operaj feriti o malati: fosse riformato, cioè, in modo da rendere pratica ed efficace la prudente ed equa disposizione legislativa, locchè non si realizzò pressochè mai finora. —

Vennero decretate promozioni su larga scala nel personale del Genio civile; ma trattandosi di persone, io non amo provocare anzitempo le voci alte o fioche degli eletti o dei reietti, e aspetteremo la pubblicazione ufficiale dei nomi, che sarà pure prossima. B.

LE AZIONI COMUNI DELLE FERROVIE ROMANE.

Da un egregio nostro abbonato di Firenze, azionista delle Ferrovie Romane, riceviamo la seguente, che di buon grado pubblichiamo nell'interesse degli azionisti a cui si riferisce:

Firenze, 10 maggio.

Da alcuni giornali francesi ed italiani vedo chiamata l'attenzione dei possessori di Azioni comuni delle Strade ferrate Romane sopra una proposta fatta dal Consiglio di amministrazione ed ammessa dall'Assemblea generale, tenuta il 27 marzo prossimo passato, ad una seconda deliberazione, a senso dello Statuto sociale.

Codesta proposta consiste nel cedere alle Azioni privilegiate (trentennarie e antiche senesi) i vaglia *(coupons)* della rendita attribuita, nella operazione di riscatto proposto dal Governo alle Azioni comuni in L. 7.50, con decorrenza 1° gennaio 1874: in una parola, lo storno di tre milioni di lire, che a tanto montano i vaglia di quattro anni, appartenenti alle 200 mila Azioni comuni, in favore di quelle privilegiate.

Premesso che alla prima Assemblea, che si può dire preparatoria, le Azioni comuni erano rappresentate in minima parte; e che i pochi dissenzienti riservarono per loro e per gli assenti incolume ogni diritto, che potesse loro competere; io che fui nel numero dei non intervenuti, esprimo il desiderio che i possessori di queste infelici Azioni intervengano all' Assemblea che verrà appositamente stabilita (*), ma che si facciano anco prima un concetto esatto dei loro diritti e delle loro convenienze. Mi fo pertanto carico di subordinare ai medesimi alcuni que-

(*) V. le *Notizie ferroviarie italiane.* (La Red.)

siti, ai quali io personalmente attribuisco non poca importanza.

1. Il fondo o capitale sociale delle Ferrovie Romane è composto dai versamenti fatti da tutti gli azionisti indistintamente, ed i loro diritti sul capitale sociale sono misurati in proporzione della somma sborsata; rimane ora in facoltà di una maggioranza qualunque, nel caso di una liquidazione, di intervertire la legge, attribuendo il fondo disponibile a favore degli uni e a detrimento degli altri?

2. Le Azioni privilegiate, di qualunque genere e natura, possono essere per assimilazione ritenute per Obbligazioni, epperciò sacrificare legalmente a quelle l'interesse delle Azioni comuni?

A sciogliere questo quesito, si può ricorrere non solo alla deliberazione della Società, mercè cui furono create le Azioni privilegiate, alle quali fu data esclusivamente la prelazione sulle Azioni comuni per l'interesse del 6 0[0 ed ammortamento di esse *sugli utili*, senza prevedere e statuire trattamento parziale in caso di perdite, di cessione e successiva liquidazione. Ed ove il silenzio della deliberazione non bastasse a persuadere, si può esaminare la sentenza della Corte di Cassazione di Firenze del 1872, colla quale si ritiene che le Azioni privilegiate non possono neppure per assimilazione considerarsi come Obbligazioni, perchè i versamenti fatti sopra quelle concorrono a stabilire il capitale sociale, e non possono costituire un debito della Società, come veramente lo costituirono le Obbligazioni emesse.

3. Quale utile potrebbero ricavare le Azioni comuni dalla cessione alle privilegiate degli 8 vaglia di rendita nel periodo dei quattro anni, e così di L. 30 cadauna?

Siccome io non so rinvenirlo, così sarei riconoscente a chi me lo dimostrasse e me ne persuadesse.

4. In ultimo, dato il caso che la maggioranza dell'Assemblea, nella quale votano gli azionisti tutti, qualunque sia il titolo che ciascuno possiede, accogliesse la fatta proposta, la minoranza dissenziente può essere vincolata ad una deliberazione spogliatrice, che prende il fatto suo per darlo ad altri? Per quanto esamini lo Statuto sociale ed il Codice di commercio, non mi vien fatto di trovare una disposizione, che consacri e legalizzi uno storno fatto, non a beneficio dell'ente sociale, ma solo ad esclusivo interesse di pochi.

Comprendo per bene che a questa proposta si darà il colore di interesse sociale, che si dirà indispensabile perchè il Governo mantenga la proposta di riscatto, per poter concorrere nella futura Società che ne assumerà l'esercizio; ed in ultimo si farà baleuare davanti agli occhi degli azionisti la larva del fallimento.

Al primo pericolo non credo, perchè il Governo, nella sua proposta, ha stabilito per condizione indeclinabile che esso, sanzionata la legge del riscatto, consegnerà a mani dell'Amministrazione, che diventerebbe Commissione di stralcio, l'ammontare totale della rendita corrispondente al riscatto patteggiato, senza volersi occupare del riparto fra gli azionisti; cosicchè, qualunque possa essere la deliberazione, il Governo non se ne prenderà pensiero. Credo poi mera illusione quella di poter assumere, col rimasuglio del capitale sociale, una parte definita ed importante nella futura Società per l'esercizio di queste ed altre linee ferroviarie, tranne forse per ben pochi degli attuali Amministratori. E quanto al minacciato fallimento, mi pare che questo colpirebbe tutti indistintamente, senza privilegio per queste o quelle Azioni.

Esprimo dunque il desiderio che taluno fra i principali proprietarii delle Azioni comuni si faccia centro per discutere i comuni interessi e possa difenderli, quando, ove e come occorra.

UN AZIONISTA.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Dal nostro corrispondente di Roma riceviamo all'ultimo momento il seguente telegramma:

« La Convenzione delle Ferrovie Sarde venne approvata all'unanimità dall'Assemblea generale degli azionisti ».

Il 22 corrente avrà luogo a Milano l'annunciata riunione dei rappresentanti delle diverse Società ferroviarie Austro-Russe, insieme con quelli delle Società italiane per discutere e concretare le basi di un servizio cumulativo italo-austro-russo.

Sappiamo che col 1° giugno prossimo verrà attivato sopra alcune linee dell'Alta Italia l'orario estivo, e sopra altre saranno introdotte varie modificazioni all'orario attuale.

Veniamo informati che il Comitato di liquidazione ed esercizio provvisorio delle Ferrovie dell'Alta Italia, dietro proposta della Direzione generale, ha nominato l'Ingegnere-Capo sezione principale, reggente la Divisione della manutenzione e lavori di Torino, Cav. A. Bozzi, ad Ingegnere-Capo della Divisione medesima.

Ci scrivono da Roma in data d'ieri che la Commissione governativa per gli studii della linea Eboli-Reggio trovavasi a Paola, e giungerà tra qualche giorno a Reggio, dove coordinerà il lavoro compiuto percorrendo la linea tirrena.

Ci scrivono pure da Roma che, nelle sue ultime sedute, il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò i seguenti progetti relativi ad opere ferroviarie:

1° Progetto della Società dell'Alta Italia per una fermata a Dogna sulla ferrovia Pontebbana;

2° Progetto della Società medesima per l'ampliamento della Stazione di Modena;

3° Progetto simile per la Stazione di Brescia;

4° Progetto della Società delle Meridionali per ampliamento delle officine e dei magazzini della Stazione di Foggia;

5° Progetto presentato dal Municipio di Chiari per un tronco di ferrovia da Chiari a Mirandola.

Notizie Ferroviarie Italiane

Strade ferrate Romane. — Gli azionisti della Società sono convocati in generale adunanza pel dì 28 giugno p. v., presso la sede sociale in Firenze, per udire il rapporto dei sindaci sul bilancio chiuso al 31 dicembre 1876 ed il rapporto del Consiglio di amministrazione; per l'approvazione del detto bilancio; per la discussione e deliberazione definitiva della proposta, già presa in considerazione nell'adunanza generale del dì 26 marzo scorso, relativa al progetto di ripartizione del prezzo del riscatto fra i portatori delle varie categorie di Azioni non garantite; per l'autorizzazione a vendere, a trattativa privata, alcuni immobili posti in varie località della rete sociale; per

l'assunzione dell'esercizio della ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino; per la concessione del passaggio dei treni della Società della ferrovia dei Castelli Romani sulla linea fra Ciampino e Roma; e per la nomina dei consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'ufficio, e di tre sindaci e due supplenti per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1877.

Nuova Stazione ferroviaria in Roma. — Leggesi nella *Libertà*:

Mentre si sta formando, o si è formata una Società per la costruzione d'una Stazione ferroviaria a S. Cosimato in Trastevere, da collegarsi con speciale binario alla linea di Civitavecchia, la Direzione della Società delle ferrovie Romane sta facendo studiare una nuova linea, la quale, partendo dal ponte ferroviario presso S. Paolo, entrerebbe in città verso la porta S. Paolo, ed attraversando una gola dell'Aventino, metterebbe capo ad una nuova Stazione, la quale sorgerebbe in piazza dei Cerchi.

Questa nuova Stazione per le mercanzie avrebbe la sua fronte quasi dirimpetto all'arco di Giano, e vicinissima quindi alla via Montanara. La linea ferroviaria passerebbe attraverso campi e vigne, senza atterrare nessuna casa, senza ledere nessun monumento, e senza nessuna opera d'arte importante.

Pochi movimenti di terra e qualche ponticello, ecco tutto il lavoro che si dovrebbe fare. Verrebbe inoltre raddoppiato il binario dalla Stazione di Termini alla Stazione di S. Paolo, per cui moltissime merci potrebbero essere trasportate alla nuova Stazione, ed in questo modo si avrebbe un principio di ferrovia di circonvallazione.

L'idea della Stazione in Trastevere sarebbe giustamente abbandonata; poichè, se la Stazione di Termini è attualmente incomoda, perchè fuori del centro della città, e perchè, situata nell'alto, obbliga ad un maggiore impiego di forza di trazione tutti i carri che devono salire i Monti per trasportarvi le merci, la Stazione ferroviaria di Trastevere presenterebbe press'a poco gli stessi inconvenienti, poichè sarebbe affatto eccentrica, ed obbligherebbe i carri a passare i ponti, i cui accessi ripidissimi sarebbero difficilmente superati dai pesanti trasporti.

La Stazione di merci a Via dei Cerchi, situata il più che possibile nel centro della città, offrirebbe parecchi vantaggi. Essa si troverebbe in un centro commerciale dove esistono le officine del gas, il Mercato del pesce, i molini del Pantanella, le fabbriche di zolfanelli del Lovatti ecc. Da Via di S. Teodoro, dalla via Montanara, da diverse località tutte facili e comode, si potrebbe accedere ad essa, senza l'impiego d'una gran forza di trazione,

Sappiamo che a questo progetto ufficiosamente hanno fatto adesione il Ministro dei lavori pubblici e l'on. Sindaco. Gli studii definitivi saranno quanto prima ultimati.

La Direzione delle ferrovie Romane ritiene che, se una Stazione di merci si deve costruire in Roma, questa deve corrispondere ai bisogni generali della città, e non all'interesse parziale d'un dato quartiere.

Strade ferrate Meridionali. — La Società è convocata pel giorno 14 giugno p. v., in assemblea generale ordinaria, nella sede sociale in Firenze, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per deliberare sul bilancio consuntivo del 1876 e preventivo del 1877, pel rinnovamento del Consiglio d'amministrazione, e per la nomina di tre revisori del bilancio e due supplenti.

Ferrovie Venete. — Da Chioggia, 9, scrivono alla *Gazzetta di Venezia*:

La tempesta, che da lungo tempo rumoreggiava in Chioggia per la questione ferroviaria, veniva finalmente a scoppiare nella seduta del 7 maggio corr. di questo Consiglio comunale.

Nel mentre la Provincia di Venezia accordava la cospicua somma di L. 770,000 alla ferrovia Chioggia-Loreo-Adria, e la Provincia di Rovigo ne stanziava un'altra nel suo bilancio di L. 700,000; nel mentre il Governo, non solo prometteva *in modo definitivo* alla detta ferrovia di assumere per conto proprio l'armamento e l'esercizio, e *con molta probabilità* di accordare anche un sussidio straordinario di lire 1000 e forse più al chilometro e per 35 anni, ma prometteva altresì di presentare al Parlamento *in questa stessa sessione*, e non più tardi del novembre prossimo venturo, il relativo progetto di legge; nel mentre, infine, la Commissione provinciale di Venezia si decideva di presentare subito al Ministero la formale domanda di concessione per costruirla, non era ignoto, a chi si occupava di questo argomento, che il Sindaco di Chioggia ed i più caldi fautori delle ferrovie Chioggia-Monselice ed Adria-Padova facevano replicati tentativi per ritardare od anche impedire la costruzione d'una linea, che procedeva tanto alacremente e sotto auspicii tanto felici.........

Tuttociò si sapeva a Chioggia nel 7 maggio, quando il Consiglio comunale era chiamato a pronunciarsi definitivamente sulla questione ferroviaria.

S'incominciava con un'infelicissima relazione, le cui conclusioni non erano meno infelici.

Mentre, in questi ultimi mesi, la ferrovia Chioggia-Loreo-Chioggia-Adria aveva fatto dei passi giganteschi e decisivi, mentre fra breve si vedrà il Ministero presentare il progetto di legge per la costruzione di quella ferrovia, si proponeva, *proprio adesso,* al Consiglio comunale di revocare deliberazioni prese da più anni in favore di quella linea, e ciò per l'unica ragione, *che dessa non presentava ancora sufficienti garanzie di riuscita* (!!). Cambiando poi il Consiglio comunale in un'accademia, si proponeva di far deliberare *che le linee Chioggia-Monselice e Padova-Adria rispondevano, più di qualsiasi altra, agl'interessi commerciali e materiali di Chioggia; dimodochè, ove si dovesse fare una scelta sotto identiche condizioni, si avrebbe dovuto preferire quelle linee a quella di Chioggia-Loreo-Adria.*

Con questa proposta si voleva impedire per sempre la ferrovia di Loreo, ma non si aveva la franchezza di dirlo apertamente: non si aveva il coraggio di proporlo direttamente ed in una sola volta al Consiglio, e si preferiva di farlo *in due tempi*.

Non era quindi da meravigliarsi se questa proposta non trovava nel Consiglio se non iscarso appoggio. Non era a meravigliarsi se il consigliere cav. Chiereghin, con ragioni felicissime ed inconfutabili, combatteva quella proposta e presentava un ordine del giorno, in cui, nella forma più cortese verso la persona del Sindaco, *s'interessava il medesimo, senza abbandonare le pratiche incominciate per la linea di Monselice, di unirsi alle Commissioni di Venezia e di Rovigo, onde affrettare le pratiche per la prossima costruzione della ferrovia Adria-Loreo-Chioggia.*

Il Consiglio comunale, a grande maggioranza, accettava l'ordine del giorno del cav. Chiereghin, e respingeva le proposte del Sindaco.

Dopo questa votazione, il Sindaco presentava la sua rinunzia, che, bisogna ritenere soltanto per solidarietà di buoni colleghi, era seguita da quella della Giunta municipale.

Siamo, dunque, in piena crisi comunale. Come andrà a finire? Nessuno potrebbe dirlo, perchè, quando le questioni di persone si fanno prevalere sugli interessi più vitali del paese, nessuno può fare un fondato pronostico.

È certo che il Consiglio comunale, col respingere le proposte del Sindaco, faceva opera intelligente, patriottica e sommamente vantaggiosa all'interesse del paese. Se un giorno Chioggia sentirà il fischio della ferrovia Chioggia-Loreo, dovrà attribuirne il merito alla deliberazione del 7 maggio, ed a que' consiglieri che, per salvare il massimo dei bisogni di Chioggia, ebbero il coraggio civile di disprezzare le grida dell'ignoranza, che parla di ferrovie senza capir nulla di questi gravissimi argomenti. Tutto il paese dev'essere riconoscente a quei consiglieri comunali e proclamarli *benemeriti cittadini.*

— La stessa *Gazzetta di Venezia*, in data 14, scrive:

Sentiamo con piacere che la Provincia di Rovigo ha preso l'iniziativa di una convocazione in Venezia dei rappresentanti delle due Provincie di Venezia e di Rovigo, per affrettare le pratiche per domandare la concessione delle ferrovie Adria-Loreo-Chioggia. A tale convocazione sarà invitato anche il Municipio di Chioggia.

Crediamo che la convocazione troverà le cose molto bene apparecchiate da parte della nostra Commissione ferroviaria provinciale, la quale è in proposito animata dalle migliori intenzioni e dal massimo zelo. Tolto l'ostacolo, che proveniva dall'opposizione del Sindaco di Chioggia, le cose procederanno ora colla maggiore alacrità e con immancabile successo.

Ferrovia Pontebbana. — In relazione all'annunciata apertura del nuovo tronco dalla Stazione per la Carnia a quella di Resiutta, togliamo da una corrispondenza da Chiusaforte al *Giornale di Udine* i seguenti ragguagli:

Il vostro giornale ha già avuta occasione di encomiare l'attività colla quale furono condotti i lavori nel tronco Portis-Resiutta; per conseguenza di questa attività, esso potè essere compito in uno spazio minore di tempo di quello che contrattualmente era stato preventivato e stabilito; e, dopo soli 14 mesi di opera indefessa, l'intero tronco di circa 8 chilometri potè essere sottoposto, il 5 corrente, al giudizio definitivo della Commissione collaudatrice.

Componevano questa Commissione il dott. cav. Dionisio, Ispettore del Genio civile; il cav. Majeroni, Commissario per l'esercizio; e il cav. Losi, Commissario governativo per la costruzione, tutti e tre per il Governo. Per la Società dell'Alta Italia erano intervenuti: il cav. Mantegazza, Ing. in capo del servizio; l'ing. capo-divisione cav. Richard, col suo capo d'ufficio ing. Oliva; il cav. Dogliotti, capo-divisione della trazione; e il cav. Carpi, ispettore principale del traffico, pei loro rispettivi servizii. Si aggiungevano a loro altri ingegneri ed addetti ai diversi rami dell'Amministrazione, e facevano scorta e guida a tutti gl' ingegneri locali dirigenti i lavori per conto della Società e gl' ingegneri locali del Commissariato.

La comitiva, preceduta dalle macchine che dovevano servire alle esperienze di resistenza del ponte metallico sul torrente Resia, partì dalla Stazione per la Carnia con treno apposito alle 9 30 ant.; e dopo avere fatto sosta in diversi punti della linea per osservare i lavori importanti che vi sono sparsi, e dopo d'essersi trattenuta qualche tempo alla Stazione di Moggio, arrivò alle 11 antim. alla Stazione di Resiutta, accoltavi da festosi suoni di lieti concenti e di cordiali applausi.

Esaminati dettagliatamente i fabbricati della Stazione di Resiutta, si passò a visitare il ponte a travate metalliche, costruito sul torrente Resia alla testa nord di quella Stazione. È una svelta e robusta costruzione, uscita da una officina italiana, che fa sperare bene dell'industria nazionale; lo costruì, sopra disegni dell'Ufficio divisionale di Verona dell'Alta Italia, la Casa Miani e Venturi di Milano. Sopra questo ponte si eseguirono le prove di resistenza, alle quali si sottopongono di solito questi lavori, e il risultato soddisfacentissimo ottenuto confermò l'impressione, che quella elegante a solida costruzione fa sopra qualsiasi intelligente di lavori metallici.

Compiuta così la visita, la comitiva si raccolse ad una modesta refezione, offerta ai signori Commissarii della Società dell'Alta Italia; e verso la fine della refezione, i brindisi, questo immancabile convitato d'ogni gentile e lieta riunione, risuonarono nel modesto ambiente della baracca ad uso di rimessa-macchine, pavesata a festa, nella quale era stato allestito il desco. Ne aperse la serie il sig. ing. Rebuffo, Capo-Sezione dirigente i lavori, il quale propinò ai Capi del Governo e della Società, che collaborarono al felice compimento del lavoro; e vi aggiunse elogi e ben meritati all'Impresa Peregrini e Perego, che attivamente e lodevolmente lo eseguì, rispondendo così all'ing. Peregrini, che sorse secondo a pronunciare parole di elogio agli ingegneri della Società costituente la dirigenza locale dei lavori. Il conte Michiel, ing. del Commissariato governativo, s'alzò terzo, ed a nome degli incaricati del Governo espresse lodi al lavoro, all'attività dimostratavi, dando a chi vi ebbe parte il meritato compenso di vedere riconosciute le fatte fatiche.

Al sig. conte Michiel rispose il cav. Richard, ing. Capodivisione della Società dell'Alta Italia; il quale, dopo avere ringraziato colle più vive e sincere espressioni i rappresentanti del Governo della soddisfazione dimostrata, e d'avere fatto rimarcare come, in gran parte, al loro efficace concerto si dovesse il buon risultato degli sforzi fatti dalla Società, ebbe il felice e gentile pensiero di propinare al nostro paese, al quale, sebbene straniero per nascita, egli si dichiarò attaccato come figlio da più di vent'anni di soggiorno, di lavoro e di affezione: sentimenti che riscossero l'unanime approvazione, espressa da commossi applausi.

Verso il finire della refezione, i signori ing. Peregrini e Perego con gentile pensiero offersero a tutti i convenuti, racchiusa in una elegante cartella, una collezione di fotografie di alcuni dei lavori più interessanti da essi eseguiti; offerta che riuscì ben gradita a tutti, e che fu ricambiata da cordiali ringraziamenti e da vive congratulazioni ai rappresentanti di un'Impresa, che seppe compiere egregiamente in tempo ristretto importantissimi lavori, dimostrando attività ed intelligenza degne dei migliori elogi.

Redatto verbale del fatto collaudo, e trasmessane notizia telegrafica alle Amministrazioni governativa e ferroviaria, la comitiva faceva ritorno a Udine alle 6 pom. con treno speciale.

Ferrovia Ivrea-Aosta — Scrivono da Aosta, 8, alla *Gazzetta Piemontese*:

Avete testè annunciato l'elargizione di lire 50,000 per parte di S. M. il Re d'Italia a favore della ferrovia valdostana; a questa cifra dovete aggiungere altre lire 10,000, sottoscritte dal suo augusto figlio il nostro amatissimo Duca. Il Sotto-Comitato ne ricevette partecipazione, alcuni giorni sono.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il *Journal de Genève* ha per telegrafo da Berna, 11:

Il generale de Röder, ambasciatore della Germania a Berna, annunciò al Consiglio federale che il Governo dell'Impero germanico è pronto a farsi rappresentare ad una Conferenza da tenersi dagli Stati sovvenzionanti l'impresa del Gottardo, e che quindi egli intendeva di esservi invitato.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 23.30 dal lato di Göschenen, e di m. 24 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 47.30, e m. 6.75 in media giornaliera.

Ferrovie francesi — Si discuterà in breve alla Camera dei deputati il progetto di legge relativo alla concessione alla Compagnia del Nord delle due linee da Lens ad Armentières e da Valenciennes al Cateau; e si attende di vedere rinnovarsi in tale occasione le tendenze manifestate nella discussione della Convenzione d'Orléans.

Il relatore del nuovo progetto conchiude per l'adozione, meno qualche emendamento di dettaglio. La Compagnia del Nord accetta la concessione delle suddette due linee, della totale lunghezza di 66 chilometri, e la cui spesa è calcolata in 17 milioni e mezzo; e non domanda alcuna sovvenzione.

Un controprogetto di un membro della minoranza della Commissione propone invece di scartare la Convenzione colla Compagnia del Nord, e di mettere lo Stato, come costruttore, al posto della Compagnia. Si autorizzerebbe quindi il Ministero dei lavori pubblici ad intraprendere, mediante appalto, i lavori di costruzione, non solo per le spese previste dalla legge del 1842, ma anche per quelle della soprastruttura, eccettuato l'acquisto del materiale mobile. I mezzi indispensabili si ritrarrebbero da una emissione di Obbligazioni trentennarie.

La *Semaine financière* osserva, che sarebbe difficile trovare delle buone ragioni in appoggio di questa proposta. Non si può, infatti, riconoscere alcun vantaggio da tale combinazione, la quale avrebbe per effetto certo, come fa notare lo stesso relatore, di aggravare i contribuenti dei dipartimenti del Centro, dell'Est, dell'Ovest e del Mezzodì, del peso di linee reclamate dal solo dipartimento del Nord e che gli vengono offerte per nulla.

— Un ultimo modello di vagone-letto percorre da alcuni giorni la linea da Parigi a Marsiglia.

Ad una delle estremità avvi una porta, che dà accesso ad un piccolo corridoio di 50 centimetri di larghezza. Penetrando nel vagone, si trovano a destra un gabinetto di toeletta ed un *water-closet*. Una cameretta è destinata ad un servo della Compagnia, posto a disposizione dei viaggiatori.

Il vagone è composto di 4 scompartimenti, vere cabine, a cui si giunge attraversando il piccolo corridoio. La prima cabina, a due posti, è generalmente riservata alle signore che viaggiano sole. Due letti vi stanno sovrapposti: l'inferiore serve di sedile durante il giorno, ed è immobile. Il lettuccio superiore è mobile, e forma lo schienale del primo, quando questo è disposto a sedile.

Le altre tre cabine contengono ciascuna 4 letti, due dei quali sovrapposti da ciascun lato dello scompartimento. In fine, l'ultima cabina, che ha pure quattro letti, può servire per una intera famiglia che viaggi sola.

Nell'inverno, il vagone-letto sarà riscaldato da un calorifero alimentato da una vasta *bouillotte*, collocata ad una delle estremità della carrozza.

Tale è, in poche parole (dice il *Bulletin français*), la descrizione del nuovo vagone-letto, che tutti i martedì, giovedì e sabbato sarà posto a disposizione dei viaggiatori che si recano da Marsiglia a Parigi col treno celere di ore 3.45, e che il lunedì, mercoledì e venerdì sarà aggiunto al treno che parte da Parigi alle ore 7.45 pom.

Ferrovie austriache. — Leggiamo nei giornali austriaci:

Sotto la presidenza del dep. Vidulich, il Comitato ferroviario (della Camera dei deputati in Vienna) tenne il 7 corr. una seduta, alla quale intervennero il ministro del commercio, cav. de Chlumecki, e i capi-sezione Pollanez e Steingrab. Si proseguì la discussione sul progetto di legge relativo alle condizioni e facilitazioni per la costruzione della ferrovia da Vienna ad Aspang; e, sopra domanda del dep. Russ, il Ministro del commercio dichiarò che i concessionarii non chiedono libertà di tariffa, e si assoggettano alla tariffa stabilita dallo Stato.

Il relatore Weber fece conoscere che nelle trattative non si giunse a definire questo punto; e il dep. Schwab propose la seguente risoluzione, che fu accettata: « Il Governo è invitato, nell'impartire la concessione, ad imporre ai concessionarii l'obbligo di assoggettarsi alla tariffa legale ».

— Nella seduta del 9 del Comitato medesimo, il deputato Russ riferì sul progetto di legge relativo agli utili delle ferrovie garantite; e il rapporto fu approvato per quanto serve a motivare e dilucidare il testo del progetto di legge.

Il deputato Herbst propose di presentare alla Camera il progetto di legge sulla tariffa passeggieri, accompagnato da un rapporto speciale, indipendente dai progetti di legge di cui ora si tratta. Il Ministro del commercio, de Chlumecki, facendo osservare che le disposizioni sui noli non devono aver un carattere di provvisorietà, esternò il desiderio che questa questione, presentata una volta, venga anche definitivamente regolata e non si trascini *ad calendas græcas*. Alla votazione, fu accolta la proposta Herbst, ed eletto a relatore per la tariffa passeggeri il deputato Schwab.

Ferrovie russe — Secondo il *Wjedomosti* di Pietroburgo, l'Amministrazione ferroviaria russa dispone dei seguenti mezzi d'esercizio ferroviario e precisamente: 47 locomotive, 1570 vagoni da persone e da merci, inoltre di 3,510,530 *pud* di rotaie e 127,002 *pud* di traverse, ecc. Il Ministero delle comunicazioni russo ne ha avvertito le Amministrazioni ferroviarie, osservando che possono ricorrervi in caso di bisogno.

Ferrovie spagnuole. — Era stata presentata al Governo spagnuolo la domanda di concessione d'una linea da Madrid a Barcellona per Cuenca, Terruel e Reuss. Ma, in seguito alle conchiusioni del Ministro del *fomento*, codesta domanda venne respinta dalle Cortes a grande maggioranza. Il Ministro dimostrò la inutilità della linea domandata, che farebbe concorrenza a quella già esistente tra Madrid e Barcellona. Sarebbe invece preferibile, disse il Ministro, di costruire delle linee nelle provincie che ne sono ancora prive.

Ferrovie in Algeria. — Da un recente rapporto agli azionisti della Compagnia delle ferrovie dell' Est Algerino rilevasi, che i lavori e gli studii della linea da Costantina a Setif ricevettero un nuovo impulso, sotto la direzione del signor Scherer, ingegnere dei ponti e strade, residente da lungo tempo nel paese, e che aveva già collaborato negli studii preparatorii per la concessione di quella linea.

Un primo lotto di 7 chilometri, che comprende gl' importanti lavori dell'uscita da Costantina, venne aggiudicato il 9 dicembre 1876; il 1° marzo scorso venne aggiudicata il 2° lotto dal chilometro 7 al confine dei Comuni di Kroubs ed Oued-Rhamoun; e il 10 aprile p. p. il 3° lotto, che giunge al chilometro 40°.

I lavori dell'ultimo lotto da Oued-Djerman a Setif saranno aggiudicati prima della fine di maggio; in modo che entro il 1877 i lavori saranno in corso su tutta la linea da Costantina a Setif.

Ma questa linea non è che la prima sezione della grande ferrovia da Costantina ad Algeri; e la Compagnia, per poter essere pronta ad eseguire il prolungamento della linea ora in corso, inviò sopra luogo degli operatori per riconoscere e studiare i passi più difficili del tracciato, sulla base delle indicazioni offerte dagl' ingegneri in capo delle provincie di Algeri e Costantina, col consenso del Governatore generale dell'Algeria.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 25 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 9 corr.) è approvato il nuovo statuto della Società anonima per azioni al portatore, stabilita in Milano col titolo di *Società degli Omnibus di Milano*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 25 agosto 1861.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvata la riduzione del capitale della Società pel commercio delle granaglie e dei bozzoli, stabilita in Palmanova, col titolo *La Concordia* e colla durata d'anni 5 decorrendi dal 25 maggio 1873; portando il detto capitale da L. 84,000 a L. 50,000, mediante limitazione da L. 280 a 167 del valore delle 300 azioni componenti il capitale sociale.

— Con R. Decreto del 26 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.) la Società in accomandita per azioni nominative, sedente a Parigi col titolo di *Société de l'Union Générale*, colla ragione sociale Dervieu Guillaumeron e C., e col capitale di L. 4,000,000 diviso in 8000 azioni da L. 500 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto stesso.

Concessione di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 29 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 9 corr.) è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per forza motrice (2 in prov. di Avellino, 1 di Verona, ed 1 in circond. di Varese); 5 concessioni d'acqua per irrigazione (3 in prov. di Mantova, 1 di Padova, 1 di Vicenza); 1 concessione d'acqua per usi domestici (prov. di Udine); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (1 prov. di Como, 1 circond. di Lecco).

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nella *Libertà* del 12:

L'on. Venturi ha finalmente accettate le basi proposte dal presidente del Consiglio per il concorso del Governo nei grandi lavori di Roma. Aperte nuove trattative col sig. Sacerdoti, rappresentante della Società francese Ar-

rault e C., si è già stipulato un compromesso, che avrà nuova e più completa forma, e sarà da ambe le parti sottoscritto. L'on. Venturi intende convocare per mercoledì prossimo (16) la Commissione finanziaria e la Commissione edilizia, affine di sottoporre ad essa il contratto; ed intende altresì di presentarlo con la massima sollecitudine al Consiglio comunale.

— Lo stesso giornale dice:

La Commissione consultiva edilizia è convocata per dimani per trattare alcuni affari urgenti, tra i quali una proposta del senatore Rossi di Schio per la costruzione d'alcuni isolati nella seconda e terza zona dell'Esquilino. Il senatore Rossi non chiede nulla al Municipio, tranne che l'illuminazione, la manutenzione delle strade, in una parola l'estensione a queste zone di tutti i servizii pubblici municipali.

— A proposito della Società dell'Esquilino, leggiamo nella *Libertà* del 13:

Gli on. avvocati Mari, Francolini e Meucci erano stati incaricati dal Municipio e dalla Società dell'Esquilino di pronunziarsi sopra alcune quistioni sorte a proposito dei lavori di questo nuovo quartiere. Le pretese della Società ascendevano a circa mezzo milione; il Municipio, dal canto suo, voleva concedere nulla o ben poco.

In questi giorni, gli arbitri hanno pronunziato il loro verdetto; ed ammettendo qualche pretesa della Società, hanno invitato il Municipio a sborsare, come compenso alla Società dell'Esquilino, la somma di circa L. 40,000.

Ingrandimento della Città di Genova — Leggesi nel *Commercio* di Genova del 14:

Il disegno di legge per l'ampliamento del piano regolatore della città di Genova fu approvato senza contrasto dai sette Uffizi della Camera ch'ebbero finora ad occuparsene, e vennero nominati commissarii gli on. Molfino, Boselli, Pasquali, Mazzarella, Farina Emanuele, Raggio e Ponsiglioni.

Il progetto è quello compilato dal civico ingegnere Marcenaro, modificato dai Ministeri dei lavori pubblici e della guerra.

Il progetto concede facoltà al Comune di chiamare a contributo i proprietarii dei beni della zona cui riguarda il piano regolatore.

È assegnato il tempo di anni 25 per la esecuzione del piano regolatore e di ampliamento. Questo tempo comincierà a decorrere dalla data della promulgazione della legge.

Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche — Dal resoconto, or ora pubblicato, dell'assemblea generale ordinaria tenuta in Napoli il 23 del p. p. aprile, rileviamo: che vi assistevano 39 azionisti, rappresentanti N. 3531 azioni; e che furono all'unanimità approvate le Relazioni del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dei conti per l'esercizio 1876, col seguente ordine del giorno da questi ultimi proposto:

« L'Adunanza generale dei socii, udita la Relazione del Consiglio e quella dei Revisori dei conti, approva il bilancio della Società per l'esercizio 1876, nonchè la distribuzione di L. 37.50 per Azione in saldo del dividendo dell'esercizio suddetto, ed esprime la sua riconoscenza al Consiglio ed all'Amministratore-Direttore signor Alfredo Cottrau per i soddisfacenti risultati ottenuti ».

E tali risultati si trovano così riassunti nella Relazione del Consiglio d'amministrazione:

« Come già annunziammo al principio di questa nostra Relazione, il bilancio della nostra Impresa per l'ultimo esercizio 1876 offre un benefizio di L. 50.00 per cadauna Azione, corrispondente al 20 0[0 del capitale versato. Però su queste L. 50 vi furono già versate, a titolo d'interessi, L. 12.50, di cui metà al 1° luglio 1876 e metà al 1° gennaio 1877, cosicchè rimangono ancora a pagarsi L. 37.50 a cadauna Azione, a titolo di dividendo.

« Questo benefizio totale, paragonato all'ammontare dei lavori eseguiti dalla nostra Impresa nello stesso anno 1876, rappresenta un benefizio *medio* totale del 9.11 0[0 su cadauno dei lavori eseguiti ».

La stessa Relazione si chiude poi colle seguenti parole di meritato elogio:

« Chiudiamo questa nostra Relazione esprimendo la lusinga che vorrete unire i vostri sinceri ringraziamenti ai nostri, verso quegli al quale è essenzialmente dovuta la grande prosperità della nostra Società, ossia al nostro benemerito Direttore signor A. Cottrau, non che al nostro personale tutto, sia della Direzione centrale, che del nostro Opificio e dei nostri Cantieri di montatura ».

L'Assemblea infine confermava ad Amministratori gli uscenti di carica: comm. Francesco Brioschi, comm. Domenico Gallotti, ed ing. Riccardo Lloyd; ed a Revisori pel 1877 eleggeva i signori Tell Meuricoffre ed Arturo Batelli.

Banca di costruzioni di Milano — La *Persev.* annuncia che il il Tribunale di commercio di Milano emanò ieri la sentenza nella causa promossa dal nob. signor Camillo Tanzi contro il Consiglio d'amministrazione della Banca di costruzioni, ch'esso aveva citato perchè venisse condannato a risarcirlo dei danni da lui sofferti per acquisto di Azioni di quella Banca. Ecco, in succinto, la parte dispositiva della sentenza:

Essa ritiene esclusa la malafede nella condotta dei consiglieri; dice che dall'avere il Consiglio distribuito un *dividendo*, che prudenza voleva fosse tenuto in serbo, non è venuto danno al Tanzi, il quale non ha azione, nè in base agli articoli 1151, 1152 del Codice civile, nè agli articoli 139, 141 del Codice di commercio; assolve quindi i consiglieri, compensando le spese.

Concorso. — La Società economica di Chiavari, sempre intenta a promuovere il pubblico bene incoraggiando l'operosità cittadina, nella sua adunanza del 3 maggio corr., e ad unanimi voti, ha deliberato quanto segue:

1. È assegnato un premio di L. 10,000, pagabili in 10 uguali rate annuali, ad anno compiuto, a chi introduce nella città o nel Comune di Chiavari una nuova industria, impiantando a questo uopo un opificio od una manifattura, in cui siano (anche se sussidiata da congegni meccanici) costantemente impiegati non meno di dieci operaj maschi, di età superiore ai 47 anni.

2. Chi aspira al premio, di cui è parola al precedente articolo, deve presentare alla Società Economica, prima che scada il corrente anno, il piano o progetto particolareggiato dell'industria che intende di stabilire, ed ottenerne l'approvazione dalla Società stessa.

3. Nel caso di più aspiranti, la Società è in diritto di scegliere fra le diverse proposte quella che, a suo giudicio, presenta maggiore probabilità di migliore successo, e più risponde allo scopo cui è inspirato l'assegnamento del premio.

4. Approvato il piano o progetto dell'industria, essa deve, sotto pena di decadenza, attivarsi entro quel più breve spazio di tempo, che, avuto riguardo all'indole dell'industria ed alle opere all'uopo occorrenti, sarà concertato tra il proponente e la Società.

5. S'incorre egualmente nella decadenza dal beneficio del premio, ove non si adempia fedelmente alla condizione fatta all'art. 1, ed ove si modifichi, senza l'assenso della Società, il piano dell'industria approvato dalla medesima. A questo effetto, è attribuito alla Società il diritto di sorvegliare l'opificio, o la manifattura, per mezzo di un suo delegato.

6. La prima rata annuale del premio non comincia a decorrere che dal giorno in cui la manifattura, o l'opificio, è messo in attività ed è inaugurata l'industria.

Biglietti della Banca Nazionale. — La *Gazz. Uff.* del 7 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 29 aprile p. p.:

« I biglietti da L. 20 della Banca Nazionale nel Regno d'Italia, stati dichiarati provvisoriamente consorziali col nostro Decreto 14 giugno 1874, numero 1942 (serie 2ª), cesseranno col giorno 1° agosto 1877 di avere corso forzoso e di essere inconvertibili in tutto lo Stato ed in tutte le contrattazioni ».

— La stessa *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente Decreto del Ministro delle finanze, in data 20 aprile p. p.:

« Visto il Decreto ministeriale 16 gennaio 1877, che autorizzò il Consorzio degli Istituti di emissione a mettere in circolazione numero 2,500,000 biglietti consorziali definitivi da L. 20 pel valore complessivo di 50 milioni di lire;

« Ritenuto che fra i biglietti propri della Banca Nazionale nel Regno trovansi ancora in circolazione di quelli dei tagli da L. 25 e da L. 40, pei quali fu tollerato fin qui che continuassero temporaneamente ad essere accettati nelle pubbliche Casse, come quelli da L. 20 propri degli altri Istituti;

« Considerato che è opportuno ora di far cessare la suddetta tolleranza, sia pei biglietti da L. 20 propri degli Istituti, come per quelli da L. 25 e da L. 40 propri della Banca Nazionale nel Regno,

« Determina:

« I biglietti propri degli Istituti di emissione del taglio da L. 20 e quelli propri della Banca Nazionale nel Regno da L. 25 e da L. 40 non saranno più ricevuti nelle Casse pubbliche, a cominciare dal 1° agosto 1877 ».

Credito fondiario. — La *Gazz. Uff.* dell'11 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 12 aprile p. p:

Art. 1. Il credito fondiario sarà esercitato nelle provincie di Rovigo, Verona e Vicenza dall'Istituto di credito fondiario della Cassa centrale di risparmio di Milano.

Art. 2. Il fondo di garanzia del credito fondiario della Cassa centrale di risparmio di Milano è portato dalla cifra di quattro a quella di cinque milioni di lire.

Art. 3. Le Agenzie, indicate all'art. 3 della legge 15 giugno 1873, n. 1419, saranno istituite nelle tre città di Rovigo, Verona e Vicenza, e potranno essere esercitate da Istituti del luogo.

Uffici telegrafici. — Il 4 corrente in Floridia (provincia di Siracusa) ed il 7 in Belvedere Marittimo (provincia di Cosenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che, essendo nuovamente interrotta la linea telegrafica della Siberia fra Tumen e Omsk, i telegrammi pel Giappone sono istradati per le vie di Turchia, Malta o Zante, a scelta dei mittenti.

Le tasse per ogni parola, applicabili alle vie suddette, sono le seguenti, a partire da qualsiasi Ufficio italiano:

Via Turchia . . . . . . L. 13.75
Via Malta o Zante . . . » 14. »

Nuovo canale navigabile in Egitto. — Leggiamo nel *Journal des Débats*, che ultimemente fu condotto a termine un lavoro, che è della massima importanza per la navigazione.

Il canale, che mette il Cairo, Zagazig ed il Delta in comunicazione con il Canale di Suez ed il lago Timasah, è stato solennemente inaugurato ed aperto alla navigazione il 15 aprile, al momento in cui le acque del Nilo erano più alte. Il nuovo canale ha una profondità uniforme di 11 piedi inglesi ed una larghezza di 180, e potrà essere percorso da bastimenti della portata di 400 tonnellate.

Miniere di argento in Egitto. — Al *Daily News* telegrafano, il 22 aprile, da Alessandria:

Il capitano Burton ritornò ieri da Moilah. Egli dice che la sua missione è riuscita completamente. Egli è partito per il Cairo con un treno speciale.

Lo scopo della missione del capitano Burton a Moilah era quello di verificare l'esistenza delle miniere d'oro e d'argento, di cui parlavano gli indigeni. Il capitano Burton le ha trovate a Mugnah, alle falde di una catena di monti, a due giorni di marcia dal golfo di Akabah; ove ha trovato anche i resti di antiche fornaci, molte iscrizioni antiche, un acquedotto, ed i resti di una gran città circondata di mura, che fu probabilmente la capitale dell'antica Media. I Beduini, abitanti del distretto, sono belligeri e turbolenti, ma furon prese delle misure di sicurezza; ed il capitano Burton, circondato da 1500 Beduini, potè compiere tranquillamente l'opera sua.

Miniere nel Turkestan. — La *Gazzetta del Turkestan* scrive che, fra le ricchezze minerali della provincia di Ferghanha, si trovano sei sorgenti di nafta.

La presenza di depositi di carbon fossile fu constatata sulle sponde dell'Ak-Sou, presso Andidjan, Kokhand ed Ispara; e quella dei depositi di lignite lo fu sul colle di Saï-Bourgala, distante 48 *verste* dalla città di Kokhand, e sul Sarmatou, monte distante una quarantina di *verste* dalla città di Kokhand.

Miniere di argento nell'America. — I giornali di Valparaiso annunziano che ricchi terreni argentiferi sono stati scoperti di recente sul territorio della colonia chilena di Punta-Arenas, nello stretto di Magellano, e che il minerale, che già venne scavato e provato, rende il 50 per cento di argento puro.

Necrologia. — A Baltimora, giorni sono, cessò di vivere Ross Vinans, il celebre costruttore di strade ferrate, e l'inventore dei vagoni ad otto ruote, che si adoperano negli Stati Uniti.

Case trasportabili. — Fu particolarmente dopo la scoperta delle miniere d'oro in California, in Australia ed in Africa, che l'indnstria si è applicata alla costruzione di case trasportabili, le cui parti diverse possono facilmente sciogliersi e mettersi insieme. Da principio non si facevano che costruzioni in legno; più tardi, per garantire queste abitazioni dalle intemperie, si incominciò a rivestirle di piastre di metallo.

Queste costruzioni attrassero l'attenzione dei capitalisti inglesi, e fu in Inghilterra che si costrussero le prime case trasportabili in ferro nel 1846. Più tardi questa invenzione fu perfezionata, dal punto di vista dell'architettura e della solidità. Le pesanti piastre dalla superficie piana, che si coprivano facilmente di ruggine, scomparvero per far luogo a cilindri o piuttosto semi-cilindri, meno pesanti ed altrettanto forti. Tutta la costruzione venne galvanizzata in modo che tutte le particelle di ferro si trovarono al coperto dall'aria e dall'umidità. L'interno fu foderato di stoffa, al tetto in legno fu sostituito un tetto di ferro galvanizzato.

Oggidì, fra le piastre di ferro e il rivestimento in legno delle pareti esterne, si lascia lo spazio per uno strato d'aria di cinque pollici di spessore, e che ha per iscopo di equilibrare la temperatura. Questo strato d'aria forma una barriera impenetrabile, tanto contro il freddo, quanto contro il caldo, in modo che in nessun'altra costruzione la temperatura è così uniforme.

Molti anni però trascorsero prima che si riconoscesse l'importanza delle costruzioni in ferro. Primi ad apprezzarle furono gli Inglesi. Il Governo inglese fece costruire in questa forma il campo di Aldershat, destinato a ricevere venti reggimenti, e che conteneva inoltre un albergo, delle abitazioni per gli ufficiali, parecchi club ed alcune chiese. Fra queste ultime, ve n'era una tanto spaziosa da poter contenere un migliaio di persone.

Nello spazio di un anno, queste abitazioni furono trasportate tre volte, senza che il tramutamento abbia recato pregiudizio alcuno alle costruzioni.

Durante la guerra di Crimea, queste abitazioni tennero il luogo di baracche, tanto per gli uomini, quanto per gli animali.

Al dire della *Gazzetta illustrata* di Londra, da cui togliamo questi dati, in Inghilterra vi sono circa 300 chiese e 12,000 abitazioni di questa specie. Se ne trovano specialmente alle Stazioni delle ferrovie, dove servono di Ufficio e di abitazione per gl' impiegati, e spesso anche come magazzini e depositi di merci. Quando sono destinate unicamente alle merci, vengono costruite interamente in ferro, e in questo caso, oltre la sicurezza contro l'incendio, presentano il vantaggio di allontanare gli insetti, tanto nocevoli particolarmente alle provvigioni di cereali.

Secondo lo stesso giornale, fu in Germania che gli edificii esclusivamente di ferro fecero la loro prima comparsa in una pubblica Esposizione. All'Esposizione universale di Vienna nel 1873 ne fu costruito uno per la Commissione inglese. È probabile che la prossima Esposizione di Parigi nel 1878 dimostrerà a qual punto si trovi ora questo genere d'industria.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 19ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 7 *al* 13 *maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	(*) 3449 3437	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	815,517.20	810,529.30	4,987.90	»
Merci a grande velocità . .	195,763.30	195,756.75	6.55	»
Merci a piccola velocità . .	890,909.20	779,222.55	111,686.65	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,902,189.70	1,785,508.60	116,681.10	»
Navigazione sui laghi . . .	18,138.20	15,269.00	2,869.20	»
Totale della settimana . .	1,920,327.90	1,800,777.60	119,550.30	»

(*) Aumentati di chilometri 8 per l'apertura del tronco Stazione per la Carnia-Resiutta.

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 13 *maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	12,328,298.90	12,255,287.50	73,011.40	»
Merci a grande velocità . .	3,601,327.35	3,430,017.00	171,310.35	»
Merci a piccola velocità . .	15,121,141.43	14,339,836.20	781,305.23	»
Totale dei prodotti ferroviari	31,050,767.68	30,025,140.70	1,025,626.98	»
Navigazione sui laghi . . .	280,309.24	220,348.10	59,961.14	»
Totali	31,331,076.92	30,245,488.80	1,085,588.12	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 19ª settimana	551.52	533.94	+ 17.58	+ 3.29
Prodotti totali	9034.26	8978.81	+ 55.45	+ 0.62

Strade Ferrate Meridionali

16ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *aprile* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	457,574.70	316.44
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	403,778.09	279.24
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 53,796.61	+ 37.20
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	6,427,702.25	4,445.16
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	5,610,322.21	3,879.89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 817,380.04	+ 565.27
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	153,489.90	142.65
Settimana corrisp. nel 1876.	997.—	132,352.45	132.75
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 79.—	+ 21,137.45	+ 9.90
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	2,081,753.74	1,934.72
Introiti corrisp. nel 1876 .	961.55	1,834,304.40	1,907.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+ 114 45	+ 247,449.34	+ 27.07

Strade Ferrate Romane

9ª Settimana — *Dal* 26 *febbraio al* 4 *marzo* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	449,792.68	14,237.70
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	567,383.91	17,962.69 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	117,591.23	*3,724.99
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 4 marzo 1877 .	1,647	4,392,779.58	15,452.48
Periodo corr. 1876	1,647	4,126,328.37	14,288.38
Aumento	—	266,451.21	1,164,10
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

* Il maggior prodotto della settimana 1876 deriva dall' essere il mese di febbraio di giorni 29 essendo l'anno bisestile, perciò il prodotto di detta settimana fu di giorni 8 anzichè 7.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del primo trimestre 1876-1877

(depurati dall'imposta) — Chilometri in esercizio 199

TITOLI	ANNO 1876	ANNO 1877	Differenza in meno nel 1877
Viaggiatori	115,750.02	110,020.15	—
Merci a grande velocità	12,663.84	11,599.38	
Merci a piccola velocità	86,757.02	84,045.75	12,558.76
Introiti diversi . . .	14,944.93	11,891.77	
	230,115.81	217,557.05	

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Si afferma essersi riappicate le pratiche riguardo all'esercizio delle ferrovie; e questo solo fatto di nuove trattative e quindi di una combinazione possibile che giovi direttamente od indirettamente anche alla Società delle Meridionali, fece sì che nella scorsa settimana le Azioni della Società stessa si tennero abbastanza bene sul 325 al 327; e così le Obbligazioni relative sul 222 al 223, e i Boni sul 563.

Neppure in questa settimana le Sarde e le Pontebbane diedero segno di vita; e sole le Obbligazioni Vittorio Emanuele vennero negoziate a 233 e 234.

A Parigi, poco si fece in Lombarde tra il 147 al 145; nelle Obbligazioni relative a 221 e 222; nelle Vittorio Emanuele a 202 e 208. Le Azioni delle ferrovie Romane si tennero a stento a 61 e 60; le Obbligazioni relative sul 210 circa.

CONVOCAZIONI

Società anonima italiana di costruzioni meccanico-navali (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 21 corrente in Genova (studio dell'avv. Costa), per deliberare sulla definizione delle liti coi fratelli Odero e cogli ex-amministratori, sul riparto dei fondi in cassa, e sul rendiconto definitivo degli stralciari.

Società ferro-vuoto Cambiaggio (*Milano*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 28 corrente in Milano (piazza Mercanti, 4), per rinuncia e nomina del Consiglio di vigilanza, per la dimissione del Gerente, e relative deliberazioni.

Banca di Credito italiano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corrente in Milano (via Alessandro Manzoni, 4) ed in Parigi (presso la *Banque de Paris*, rue d'Antin, 3), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione, per la presentazione dei conti del 1876, e per la rinnovazione parziale del Consiglio d'amministrazione.

Banca Agricola Italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 29 corrente in Firenze (via Tornabuoni, 5), per udire le comunicazioni del Consiglio d'amministrazione, per deliberare sopra la liquidazione della Società, e per la nomina di un nuovo Consiglio d'amministrazione o degli stralciari.

Società anonima della Ferrovia Santhià-Biella — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Torino (Camera di commercio).

Impresa dell'Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Genova (Banca Italiana di costruzione), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1876, per la nomina di consiglieri, e per modificazioni allo statuto sociale.

Banca Italiana di costruzione — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 2 giugno p. v. in Genova (via S. Giuseppe, 44), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di consiglieri.

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 giugno p. v. in Milano (via Silvio Pellico, 12).

Avvisi d'Asta

Il 22 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione dal forte Palmaria presso Spezia, per l'importo di L. 102,000. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Salerno, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori occorrenti all'apertura, nel Vallo di Diano, del tratto di nuovo canale collettore degli scoli della campagna, a m. 918.70 dopo il ponte Rivolta, per la presunta somma di L. 121,540. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, dal limite del territorio di Nuoro al villaggio di Orgasolo, della lunghezza di m. 12,516, per il presunto importo di L. 130,000. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito d'asta L. 8000 in moneta legale; cauzione definitiva L. 15,000 idem o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso il Municipio di Francavilla Fontana (provincia di Lecce), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Francavilla a S. Marzano, per il presunto importo di L. 60,000. Deposito d'asta L. 400; cauzione definitiva L. 4500.

— Il 28 corrente, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della nuova strada nazionale Silana, compreso fra il ponte sul Neto e la Sella del Soccorso, della lunghezza di m. 19,220.04, per la presunta somma di lire 480,700. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta lire 15,000; cauzione definitiva L. 50,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Municipio di Sandigliano (provincia di Novara), si terrà un'asta per l'appalto della ricostruzione della chiesa parrocchiale, per il presunto importo di L. 46,024.83. Deposito L. 6000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Nuoro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria fra Onifai, Irgoli e Loculi, della lunghezza di m. 4710, per il prezzo di L. 62,000. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito L. 4000 in numerario; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, è convocata pel giorno di giovedì 14 giugno p. v, a mezzodì, l'Assemblea generale ordinaria di che all'articolo 25 degli statuti sociali.

L'Assemblea si terrà nella sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17.

Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Bilancio consuntivo del 1876, preventivo del 1877 e deliberazioni relative;
3. Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli statuti;
4. Nomina di tre revisori del bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 22 degli statuti potrà esser fatto dal 31 maggio al 4 giugno p. v.:

a *Firenze*, alla Cassa centrale della Società;
a *Napoli*, alla Cassa succursale dell'Esercizio;
a *Torino*, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Genova*, alla Cassa Generale;
a *Milano*, presso il signor Giulio Bellinzaghi;
a *Livorno*, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a *Parigi*, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
a *Londra*, presso i signori Barring Brothers e Comp.

Le modalità per l'esecuzione di detto deposito furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia del 12 corrente, N. 111, e sono ostensibili presso tutte le Casse sovraindicate.

Firenze, 13 maggio 1877.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta, in data 1° maggio 1877 si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 22 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il sig. Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione del tronco della Strada provinciale N. 3 da Torino a Savona per Alba, compreso fra l'abitato di Poirino ed il confine con la Provincia di Cuneo, della lunghezza di metri 11,788, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 18,760 e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed in mancanza di oblatori potrà dall'Ufficiale che presiede all'incanto essere accettata una offerta privata da sottoporsi alla Deputazione provinciale; in caso di deliberamento i fatali per la diminuzione del ventesimo scadranno il 29 corrente a mezzodì.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1877 e sarà ultimato al 30 giugno 1880; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1876 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 6,253 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 12 maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO DI CONCORSO

per la Nomina del Ricevitore Provinciale pel quinquennio 1878-1882

In eseguimento di deliberazione del Consiglio Provinciale approvata dal Ministero delle Finanze,

si notifica:

Dalla pubblicazione del presente avviso fino alle ore cinque pomeridiane del giorno di sabato 26 maggio corrente, rimane aperto il concorso per la nomina sopra terna del Ricevitore Provinciale, per il quinquennio dal 1° gennaio 1878 a tutto dicembre 1882.

L'aggio per il concorso è stabilito nella misura di centesimi *CINQUANTA* per ogni cento lire di riscossioni delle imposte e sovraimposte Provinciali.

I concorrenti dovranno presentare alla Segreteria della Deputazione Provinciale la loro offerta in carta bollata da una lira, accompagnata dalla dichiarazione di avere a garanzia della medesima depositato in una Tesoreria Provinciale Governativa in danaro o in rendita pubblica dello Stato al corso di Borsa risultante nell'ultimo listino della *Gazzetta Ufficiale*, la somma di lire *trecento trentaseimila, ottocentoquarantasei* (336,846.00) corrispondente al 2 per cento delle riscossioni annuali che si calcolano approssimativamente nella somma di lire *sedici milioni, ottocentoquarantaduemila, trecentosedici* (16,842,316.00) comprese quelle della tassa sul macinato.

Appena ultimato il concorso verranno restituiti tutti i depositi e sarà trattenuto quello soltanto del concorrente stato prescelto, fino a che la nomina fatta dal Consiglio Provinciale sarà stata approvata dal Ministero delle Finanze ed il nominato avrà prestata la cauzione definitiva.

Detta cauzione è stabilita nella somma di lire *due milioni*, *cinquecentosettantaquattromila*, *duecentonovantasette* (2,574,297 00) compreso il dodicesimo della tassa di macinazione.

Per l'accettazione della medesima, in beni stabili od in rendita sul Debito Pubblico, saranno osservate le disposizioni e le formalità prescritte dalla Legge 20 aprile 1871, N. 192, e del Regolamento approvato con Regio Decreto 25 agosto 1876, N. 3303.

Agli obblighi ed ai diritti derivanti al Ricevitore Provinciale dalla Legge e dal Regolamento sovracitati, dalla Legge 30 dicembre 1876, N. 3591, dal Decreto Reale del 25 agosto 1876, N. 3305, sulla riscossione della tassa di macinazione e dai capitoli normali approvati con decreto del Ministero di Finanze del 25 agosto 1876, N 3304, sono ancora da aggiungersi quelli stati deliberati dalla Deputazione Provinciale ed approvati dal predetto Ministero nei capitoli speciali infra riportati.

Tutte indistintamente le spese del concorso, del contratto e della cauzione saranno a carico del ricevitore, salvo, quanto alle tasse di bollo e di registrazione, le esenzioni accordate dall'art. 99 della legge 20 aprile 1871 succitata.

Torino, addì 10 maggio 1877.

PER IL PREFETTO PRESIDENTE
Il Consigliere Delegato MOVIZZO.

Capitoli speciali per l'esercizio della Cassa Provinciale nel quinquennio 1878-1882.

1. Il Ricevitore, a tenore della deliberazione della Deputazione Provinciale in data 19 marzo 1877, esercita gratuitamente anche l'ufficio di Cassiere della Provincia.

2. In tale qualità, oltre alle riscossioni cui esso è tenuto per legge, riscuote pure e versa nella Cassa Provinciale tutte le entrate spettanti alla Provincia, tanto ordinarie che straordinarie di qualunque natura e provenienza, tanto se pagate da privati debitori che dagli Esattori Comunali, senza che per tali esazioni sia dovuto aggio di sorta.

3. È obbligo del Cassiere il curare che gli Esattori, in conformità di quanto è disposto nei rispettivi loro Capitolati, versino (nell'occasione dei versamenti bimestrali) alla Cassa della Provincia, tutte le somme per le quali risulti essere stati dai Comuni spediti i relativi Mandati, rendendo tosto informata la Deputazione Provinciale qualora qualche Esattore ommetta di adempiere a questa sua obbligazione.

4. Provvede a proprie spese al pronto pagamento, in qualsiasi parte della Provincia, dei Mandati che gli saranno rimessi dalla Deputazione.

5. Nei primi tre giorni di ciascun mese il Cassiere trasmette alla Deputazione Provinciale uno stato dimostrativo del movimento di Cassa tanto in attivo che in passivo del mese precedente con le risultanze del fondo di Cassa restante, avendo cura di fare eziandio l'Elenco di quei Mandati che non fossero ancora stati pagati, accennandone possibilmente i motivi.

6. Nei primi due mesi dalla scadenza dell'esercizio finanziario (31 marzo di cadun anno) il Cassiere rende il conto della sua gestione a termine ed in conformità dell'art. 172, N. 11 della Legge Comunale e Provinciale 20 marzo 1865 e secondo il modulo che gli verrà indicato.

7. Il conto, debitamente corredato degli opportuni documenti e carte giustificative, sarà rimesso alla Deputazione in triplice originale, di cui uno verrà restituito tosto che sarà rivestito delle approvazioni di cui nella Legge 20 marzo 1865; gli altri due dovranno rimanere presso la Deputazione per gli scopi indicati dalla detta Legge.

8. Le spese tutte occorrenti per l'esazione, maneggio e distribuzione del danaro Provinciale, non che quelle per i registri, stampati e corrispondenze sono a carico del Cassiere.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA per l'approvigionamento di chilogrammi 12.200,000 Foglia di Tabacco Kentucky.

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all' acquisto di chilogrammi 12,200,000 tabacco in foglia d'America (Kentucky), col mezzo della concorrenza, diviso in lotti come dall'unita tabella in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 30 aprile 1877,

Notifica:

Che il giorno 11 del mese di giugno p. v., alle ore 1 1[2 pom., sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, num. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere dell' ultimo raccolto 1876, conforme ai tipi stabiliti dall'Amministrazione ed ostensibili all' ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa, alla manifattura di Napoli ed ai magazzini di deposito dei tabacchi greggi di Sampierdarena, Livorno e Palermo, nonchè presso il consolato generale d'Italia a New-York.

Detti tipi sono depositati in queste ultime località a titolo d'informazione, non riconoscendo l'Amministrazione della Regìa altri tipi per base dell'appalto all'infuori di quelli depositati presso il suddetto ufficio di Economato.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna. Potrà essere presentata anche una sola offerta che comprenda più lotti quando si tratti di un identico luogo di consegna. Così pure potrà essere presentata un'offerta unica che comprenda l'intiera fornitura.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuna qualità di tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il presidente all'asta procederà senz'altro in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la parziale o totale fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio d'amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo massimo fissato dall' amministrazione e sieno migliori delle altre.

Però quando vi fossero offerte per la intera fornitura, la Regìa si riserva il diritto di accettare la migliore di queste offerte anche in confronto di offerte parziali inferiori, sempre che il prezzo

per la intera fornitura sia inferiore al massimo fissato dalla Regìa ed alla media dei prezzi pei lotti parziali.

A formare questa media, nel caso che alcuni lotti fossero rimasti deserti, si terrà conto per ognuno di essi del prezzo che avrà indicato la Amministrazione nella scheda depositata.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura alcune o tutte le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la parziale o totale fornitura, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno successivo a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro tre giorni.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro dieci giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regia, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Tabella dei lotti.

Chilogrammi 12,200,000 *tabacco in foglia di Kentucky da consegnarsi nei magazzini ed alle epoche infradesignate.*

Quantità in chilogrammi e loro specificazione per tipo				Magazzino di consegna
1° lotto	Chil.	160,000 A	1,800,000	Palermo
»	»	800,000 BH		
»	»	400,000 B		
»	»	440,000 C		
2° lotto	Chil.	300,000 A	1,800,000	Livorno
»	»	1,000,000 BH		
»	»	200,000 B		
»	»	300,000 C		
3° lotto	Chil.	500,000 A	2,600,000	Manifattura Napoli
»	»	1,500,000 B		
»	»	600,000 C		
4° lotto	Chil.	100,000 A	2,000,000	Sampierdarena
»	»	1,500,000 B		
»	»	400,000 C		
5° lotto	Chil.	100,000 A	2,000,000	Idem
»	»	1,500,000 B		
»	»	400,000 C		
6° lotto	Chil.	100,000 A	2,000,000	Idem
»	»	1,500,000 B		
»	»	400,000 C		

Epoca della consegna: Metà della quantità di ciascun lotto da settembre a novembre 1877, e metà da gennaio a marzo 1878, nè prima nè dopo di dette epoche.

Roma, 30 aprile 1877.

Il Presidente del Consiglio d'Amministrazione
D. BALDUINO.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

RICERCA D'UN SOCIO

Un capace impresario di costruzioni (Svizzero) con buonissime raccomandazioni ed esperto nella costruzione di strade ferrate e che possiede tutto il materiale ivi necessario, volendo assumere la costruzione d'uno o varii lotti di costruzione in Germania, cerca un onesto e capace socio di questa partita; che parli possibilmente la lingua tedesca e che possa parteciparvi coll'occorrente capitale. Il collocamento del capitale è sicurissimo, attendente d'una buona rendita. Offerte in lettere affrancate e segnate **F. G.** 274, da spedirsi al signor **RODOLFO MOSSE**. — RAPPERSWYL (Svizzera).

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.° quart. S. G. B.

FERROVIA D'IVREA

L'Assemblea generale degli azionisti è convocata pel giorno 22 maggio, all'ora una pomeridiana, presso la sede della Società, via Bogino, 25.

L'ordine del giorno è il seguente:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Proposta di sussidio per la ferrovia Ivrea-Aosta;
3. Relazione del Comitato di revisione dei conti;
4. Elezione di due membri del Consiglio d'amministrazione in surrogazione di quelli cessanti d'ufficio per iscadenza ordinaria;
5. Elezione di cinque membri componenti il Comitato di revisione dei conti per l'anno 1877.

Per intervenire alla riunione i signori azionisti devono depositare presso l'ufficio della Società, via Bogino, 25, le Azioni da essi possedute almeno tre giorni prima di quello fissato per l'Assemblea generale (art. 20 dello statuto).

Torino, 8 maggio 1877.

L'AMMINISTRAZIONE.

G. ROCHETTE

(Valdocco) TORINO

Stabilimento
di
COSTRUZIONI IN FERRO
E FONDERIA

Ponti, Tettoie e Caldaje, Ruote idrauliche, Turbine perfezionate, Trasmissioni, Torchi, Macchine per cartiere e ceramica.

SPECIALITÀ
di Materiali per Ferrovie e Imprese.

LA FABBRICA MICCIE DI SICUREZZA

di **Brücker & Zinke** a Cölln presso **Meissen** (Sassonia)

PREMIATA ALL'ESPOSIZIONE MONDIALE DI VIENNA DEL 1873

Fabbrica ogni sorta di **Miccie di sicurezza**, tanto pei lavori d'esplosione nelle mine, come pure per le costruzioni ferroviarie, il tutto di buonissima e garantita qualità, a prezzi mitissimi.

A richiesta, vengono spediti campioni gratis.

Si ricerca rivenditori.

G. B. MONTI e C.a

Success. Duca LITTA e C.a

TORINO

via Madama Cristina, n. 27, 29 e 31

Caloriferi ad aria calda con rivestimento in terra refrattaria.

Nuovo **sistema per le Filande** onde togliere completamente la fumana nella stagione invernale.

Nuovo **Essicatoio** a ruote per bozzoli ed **Essicatoi** ed **Asciugatoi** per ogni sorta d'industrie.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 23 Maggio 1877 N.° 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE

pei servizii postali e commerciali marittimi

DINANZI ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

Ecco il discorso dell'on. Ministro dei lavori pubblici, accennato nel precedente nostro numero:

Zanardelli (ministro pei lavori pubblici). Signori, io ho seguito con grandissima attenzione tutti gli oratori che parlarono da varii giorni in questa discussione; ho seguito con attenzione speciale quelli i quali presero la parola per fare opposizione alla Convenzione che io ebbi l'onore di presentare alla Camera Ed io recai, nel seguire la discussione medesima, la più completa serenità di spirito. Persuaso più che ogni altro della fallibilità mia, io ero dispostissimo a lasciarmi persuadere di aver fatto Convenzioni cattive; ed allora, per quanto, trattandosi di contratti bilaterali, mi sarebbe stato impossibile di modificare le Convenzioni medesime, avrei però ripetuto in questo caso, senz'alcuna colpa della creatura, il detto del Creatore: *poenitet me fecisse hominem.* Ma il corso della discussione mi persuase invece del contrario. La benevola analisi che gli oratori, i quali parlarono in difesa del progetto di legge, hanno fatto della Convenzione di cui trattasi, dei miglioramenti, dei vantaggi che essa arreca, la vittoriosa confutazione delle sollevate obbiezioni, sono circostanze le quali mi mantengono in uno stato di finale impenitenza; ed in questo stato io sono pronto a subire i cento voti contrarii, dei quali mi fece la minaccia e il vaticinio l'onorevole Maurogònato.

Primo a parlare contro le Convenzioni è stato l'onorevole Sanguinetti. Egli si è data la missione, in cui annuncia volere essere ostinato e feroce, di parlare principalmente contro le spese e in favore dei contribuenti.

Questa missione, questo còmpito, evidentemente lo costituisce avversario nato, non dirò della mia persona, chè anzi egli mi onora di grandissima simpatia, ma del Ministro dei lavori pubblici, il quale ha naturalmente bisogno di somme ragguardevoli, allo scopo di favorire la trasformazione economica del nostro paese.

Nondimeno, in questo caso speciale, io spero di guadagnar pure il voto dell'on. Sanguinetti, inquantochè, anche colla predetta impresa sul suo stemma, egli potrà votare con tutta coscienza le Convenzioni, accingendomi io a dimostrargli che esse non arrecano iattura ai contribuenti, inquantochè quelle spese, che pei servizi marittimi la Finanza deve sostenere, sono in gran parte compensate dai corrispettivi e dai redditi che, mediante questi servizi, si ottengono.

Per la Sicilia, infatti, si spendono pei servizii marittimi, in dipendenza di queste Convenzioni, L. 2,162,000. Ora, siccome si provvede con essi al servizio postale, vediamo che cosa danno gl'introiti relativi. Le corrispondenze scambiate fra la Sicilia e il continente porgono i seguenti risultati. Le lettere in numero di 7,891,579 diedero la somma di L. 1,578,000; le cartoline postali in numero di 541,571 diedero un prodotto di L. 54,157; le stampe in numero di 4,152,450 diedero un prodotto di L. 41,525; onde noi abbiamo in complesso, in corrispettivo di questo servizio pella Sicilia, la somma incassata di L. 1,673,682.

Quanto alla Sardegna, le Convenzioni portano pel relativo servizio postale marittimo l'onere di una somma di L. 1,759,680. Ora, in Sardegna, le lettere danno un prodotto di L. 425,996: le cartoline di L. 14,399; le stampe di L. 21,102; in tutto, i varii cespiti anzidetti, che sono il compenso dei servizii fatti dalla navigazione postale, costituiscono la somma di L. 461,497.

Ora, ove si sommino queste cifre della Sicilia e della Sardegna, si vede che noi abbiamo già in compenso quasi la somma di due milioni e duecento mila lire; alla quale somma poi devonsi aggiungere varie rilevanti diminuzioni di spesa, che coteste Convenzioni arrecano agli oneri dello Stato.

Imperciocchè l'on. Sanguinetti avrà certamente rilevato il patto delle Convenzioni, secondo il quale gl'impiegati ed i militari, quando essi viaggiano per ragione di servizio, cioè in caso di missione o di traslocazione, non debbono pagare che il 50 per cento di ciò che è dovuto dai passeggieri ordinarii.

Ora, questa riduzione milita tutta, non a favore degli

impiegati, ma a favore dell'Erario, inquantochè l'art. 8 della legge 1° novembre 1876 dispone che l'impiegato, al quale sia concesso di viaggiare gratuitamente o a prezzo ridotto sulle strade ferrate o sui piroscafi, deduce dal compenso stabilito nel decreto medesimo la somma risparmiata sulla tariffa ordinaria.

Lo stesso dicasi per le merci trasportate per conto del Governo, a cui riguardo è stipulata la riduzione del 40 per cento.

Ora, sapete a quanto ascendono le economie, ossia le diminuzioni di spese, che a tale titolo consegue lo Stato?

Per la Sardegna, la media degli ultimi 14 anni dà un vantaggio di 327 mila lire; pella Sicilia, la media degli ultimi 13 anni, periodo di tempo cui le statistiche si riferiscono, dà un vantaggio di L. 608,000; il che complessivamente costituisce la somma di L. 935,000 da porsi di fronte al sussidio, in aggiunta agli introiti postali dei quali ho parlato.

E notisi che, colle nuove Convenzioni, il vantaggio dipendente dalla riduzione del 50 per cento a favore degli impiegati aumenterà; poichè, mentre è stabilito che pei passeggieri ordinarii i prezzi restino quali sono ora, è d'altronde diminuito il *maximum* della tariffa, sulla quale commisurasi la diminuzione che si riferisce agli impiegati.

Aggiungete le tasse di ancoraggio, che si pagarono da Florio e Rubattino; aggiungete i bolli, sia delle polizze di carico, sia dei passeggieri; ed avremo un altro milione e mezzo da mettere in conto.

Con queste tre categorie di deduzioni da farsi dagli 8 milioni, noi siamo già oltre i 4 milioni e mezzo, cui, soprattutto per le navigazioni internazionali, devonsi aggiungere ancora gli introiti doganali, il maggior prodotto delle ferrovie; onde l'on. Sanguinetti e la Camera vedranno a che tenue somma riducasi l'onere che questi servizii fanno pesare sullo Stato.

Ma, per quanto lievi siano questi sacrifizii dello Stato, io comprendo che i medesimi sarebbero sempre assai gravi, se noi avessimo pagato ai concessionarii di più di quello che con equa lance sarebbe ad essi dovuto.

Vediamo adunque se, in forza delle Convenzioni delle quali si tratta, sia attribuito ai concessionarii un corrispettivo proporzionalmente troppo oneroso. A questo riguardo, l'on. Sanguinetti e l'on. Maldini mi hanno domandato se io aveva gli elementi, in base ai quali, per i servizii interni, mi sembrasse potere pagare le L. 18 pattuite per il servizio della Sardegna, e le L. 19 stipulate per quello della Sicilia. A questo proposito, io devo notare come mi accorga che, dacchè noi siamo al Ministero, l'Opposizione fa veramente dei progressi; in quanto che nelle precedenti discussioni, che io ho esaminate, non si è mai entrati in questi particolari, con cui vagliare gli elementi su cui si fondarono i corrispettivi.

L'on. Maldini disse che ciò poteva correre nel 1862, perchè allora questi elementi non si potevano avere, inquantochè allora era da poco tempo che i servizii marittimi erano attivati, mentre adesso i dati, gli elementi si dovevano possedere.

Ma io domanderei all'on. Maldini, che parlò del 1862, come mai egli non li chiese questi elementi nel 1869 e nel 1872, quando egli si trovava pure alla Camera, ed anzi nella Commissione, e correspettivi più onerosi degli attuali venivano pattuiti.

Maldini. Su quali linee?

Ministro pei lavori pubblici. Sulle linee che erano oggetto, per esempio, delle 5 Convenzioni del 1872.

Potrei anche trincerarmi, a questo riguardo, dietro ciò che disse la relazione nella Commissione presieduta dall'on. Di Rudinì, la quale osservò come da questi dati statistici relativi ai prodotti delle linee non si possono dedurre criterii sicuri.

Potrei aggiungere di più, potrei dire che, in forza delle Convenzioni precedenti, era impossibile di avere in modo attendibile cotali dati, in quanto che essi, per le Convenzioni medesime, non erano in modo sufficiente richiesti; e che io credo di avere fatto, a questo riguardo, un notevole passo e miglioramento, provvedendo colle stipulate Convenzioni a che siano somministrati per l'avvenire, poichè l'art. 45 degli attuali quaderni d'oneri ordina la presentazione dei dati statistici e finanziarii, e dà facoltà al Governo di farsi esibire i documenti necessarii a controllare la esattezza dei dati statistici.

Ma, ad ogni modo, posso inoltre rispondere, che a questo mezzo, per quanto possa valere, io sono ricorso.

Anzi, intorno a ciò debbo dire che capisco come questa domanda, diretta a sapere se si possedessero i dati in discorso, mi sia stata rivolta dall'on. Sanguinetti; ma non capisco veramente come una simile domanda me l'abbia fatta l'on. Maldini, il quale, come membro della Commissione del 1876, questi dati li ha avuti nelle mani, come li ha avuti nelle mani l'attuale Giunta parlamentare; e l'on. D'Amico, nella seduta di ier l'altro, dimostrò infatti di averli esaminati, e vi potè dire benissimo, in base ai relativi prospetti, che cosa costi la navigazione per ogni lega. Ora, questi stessi dati, ripeto, li ebbe tutti la Commissione, della quale fece parte l'on. Maldini.

Ad ogni modo, ove anche riguardo a tali elementi non si dovesse nutrire quello scetticismo così bene giustificato dall'on. Del Giudice, essi non sarebbero mai una guida sicura, se non in quanto non si riordinano i servizii, non si fanno linee nuove, le quali devono necessariamente influire nel complesso sulla media dei corrispettivi.

E poi, provatevi un poco a porli i criterii regolatori.

L'on. Sanguinetti lo ha tentato, ma con ciò stesso ha dimostrato la difficoltà, per non dire l'impossibilità, di un regolo efficace.

L'on. Sanguinetti, infatti, ha detto che i corrispettivi si devono commisurare in ragione diretta del tonnellaggio adoperato per i servizii, ed in ragione inversa della produttività delle linee.

Ma, a proposito del tonnellaggio, in primo luogo debbo notare che l'on. Sanguinetti, riguardo al medesimo, ha preso un grandissimo equivoco. Egli disse che, in base al tonnellaggio, il prezzo per ogni lega dovrebbe essere più elevato per la Sardegna che non per la Sicilia, perchè il tonnellaggio dei bastimenti relativi al servizio della Sardegna deve essere in media di 718 tonnellate, mentre di 560 tonnellate deve essere il tonnellaggio relativo ai servizii della Sicilia. Ora mi permetto di ripetere all'on. Sanguinetti che egli ha preso in ciò un gravissimo equivoco. Egli ha sommato tutto il tonnellaggio della Società Rubattino, in cui entrano le grandi moli dei viaggi dell'India e di Singapore, insieme coi piroscafi destinati ai brevi servizii delle isole. Se egli avesse preso i quaderni d'oneri, in cui si parla degli obblighi relativi al tonnellaggio speciale richiesto pel servizio della Sicilia e di quello richiesto per il servizio della Sardegna, avrebbe veduto che le cose sono all'opposto di ciò che egli ha sostenuto, e che minore è il tonnellaggio che per la Sardegna deve essere impiegato: per la Sardegna abbiamo infatti un tonnellaggio medio di 277 tonnellate, e di 300 per la Sicilia.

Vengo al prodotto. L'on. Sanguinetti ha detto: voi dovete far corrispondere il corrispettivo, che date ai concessionarii, al prodotto delle linee che assumono. Ma anche qui egli ha scambiato la produttività delle linee col movimento sulle linee stesse.

Egli ha detto: il movimento, i trasporti sono cresciuti sino al 160 per cento, e quindi proporzionale doveva essere la riduzione dei prezzi. Ma colle cifre statistiche del movimento, ha egli, l'on. Sanguinetti, constatata la produttività delle linee? No certamente; perchè non è soltanto la quantità dei trasporti delle merci e dei viaggiatori che costituisce la produttività delle linee, ma anche il prezzo per cui si fanno i trasporti stessi; dappoichè, diminuendosi i noli, con un maggior numero di trasporti si ottiene un prodotto assai inferiore.

Ora, questo prezzo dei noli è notevolmente diminuito;

e se l'on. Sanguinetti vorrà leggere i rapporti delle *Messaggerie francesi*, in essi vedrà di quanto siano diminuiti i noli.

Ma, ad ogni modo, come si può sopra questi criterii assoluti determinare dei prezzi, i quali sono la conseguenza di un complesso di circostanze, fra cui quella essenzialissima della frequenza dei viaggi?

Si prenda una lira per lega sopra il complesso dei viaggi stabiliti per la Sicilia: che cosa si avrà? Un totale di 116,000 lire. Ebbene, queste 116,000 lire sono costituite quasi tutte, e cioè per 104,000, da quel viaggio della domenica, che noi abbiamo aumentato a favore dell'isola. Ora, questo viaggio non accresce i prodotti del concessionario nel loro complesso, mentre il complessivo introito del movimento viene a dividersi sopra un numero maggiore di viaggi. Ed io posso affermare che, tralasciando di aumentare il numero dei viaggi per la Sicilia, il relativo servizio si sarebbe potuto ottenere ad una lira di meno.

Del resto, l'on. Sanguinetti e gli altri oratori che hanno parlato di ciò, hanno dimenticato un altro elemento importantissimo nel determinare i corrispettivi, cioè quello della velocità.

Colle precedenti Convenzioni, la velocità doveva essere solanto di 7 a 9 nodi all'ora. Adesso noi l'abbiamo portata in queste Convenzioni, ad eccezione che per le isole Eolie, per le corse di piccolo cabotaggio della Sardegna e per l'arcipelago toscano, l'abbiamo portata, dico, alla velocità di 9 a 10 nodi all'ora. Ebbene, ciò costituisce evidentemente un elemento, il quale doveva influire in modo considerevole sul prezzo.

Dimostrato pertanto che questi elementi teorici ed astratti non potevano servire di base al corrispettivo da darsi per lega ai concessionarii, dovevamo procedere per via di confronto con ciò che si è pagato in addietro, con ciò che si paga da altre Nazioni; dovevamo fare quanto era in nostro potere per diminuire i prezzi. Ora ciò l'abbiamo noi ottenuto? Tanto l'abbiamo ottenuto, che l'on. D'Amico, così competente in questa materia, venne a dirci che abbiamo pagato troppo poco, tantochè egli dubita della regolarità del servizio, in forza dei meschini corrispettivi che abbiamo stabiliti.

Noi abbiamo infatti ottenuto che, mentre prima pagavansi per lega dalle 21 alle 28 lire, adesso si pagano dalle 18 alle 19 lire; ed anzi, tenendo conto delle corse obbligatorie, ma non sussidiate, si pagano L. 16.07 per lega.

Ma alcuni oratori ci contrapposero il servizio della Corsica: ci dissero che per il servizio della Corsica la Francia paga soltanto 14 lire per lega.

Sanguinetti Adolfo. Dieci.

Ministro pei lavori pubblici. Sì, dieci per lega.

Ebbene, come è ciò avvenuto? È avvenuto in un modo che offre un facile riscontro anche nel nostro paese, con un esempio di cui parlerò subito dopo, perchè mi porta a soddisfare ad un desiderio espressomi ieri l'altro dall'on. D'Amico.

È avvenuto che per i servizi della Corsica si misero in concorrenza due Compagnie, la Compagnia Valery e la Compagnia Frassinet, e si fecero una gara spietata; in modo che la Compagnia Frassinet, che ne rimase deliberataria, dopo ottenuto il servizio, cercò di abbandonarlo anche con gravi sacrifizii. E non è nuovo, come accennava, il fatto di tali risultamenti nemmeno presso di noi. È avvenuto così per i servizii dei golfi di Napoli e di Gaeta.

Del Giudice. Gratis.

Ministro pei lavori pubblici. Le due Compagnie, la *Partenope*, ed un'altra si disputarono tanto quel servizio, che noi lo abbiamo ben a meno di quello della Corsica, di cui parlò l'on. Sanguinetti: noi l'abbiamo, non a 10 lire per lega, ma affatto gratuito.

Ma crede l'on. Sanguinetti che ciò possa durar molto?

Io ne dubito grandemente; tanto che, come avrà veduto nei quaderni d'oneri, ho obbligato l'assuntore della navigazione della Sicilia di prendere anche questo servizio, e di prenderlo al correspettivo di L. 28 mila, perchè mi sembra di averlo così assicurato ad un prezzo moderato, sebbene attualmente lo si abbia per nulla.

E siccome l'on. D'Amico nel suo splendido discorso si occupò in via speciale di questo servizio del golfo di Napoli e di Gaeta, dichiarando che egli preferirebbe non passasse al Florio, ma rimanesse a Compagnie libere, mi è grato di poterlo assicurare che, a parità di condizioni, io sono disposto a secondare gli sforzi di queste piccole Compagnie locali.

E infatti, tanto ciò fu sempre nelle mie idee che, non solo nei quaderni d'onere ho chiaramente indicato non essere che una facoltà che ha il Governo d'imporre quel servizio al Florio (facoltà con cui mi assicuro di non trovarmi in impaccio), ma, nello stipulare il patto, ho anche con espressa intelligenza verbale dichiarato che mi sarei valso solamente di questa facoltà, nel caso che non avessi potuto combinare con le Compagnie locali. Ciò è perfettamente inteso col Florio, il quale non tiene punto a cotesto servizio.

Ma l'onorevole Maldini mi disse di più. Mi disse: Perchè non avete fatto l'asta? Potrei anche in ciò valermi dell'autorità delle Commissioni passate, fra cui è quella presieduta dall'onorevole Di Rudinì, che non consigliarono, anzi sconsigliarono codesto mezzo; ma, anche a parte l'autorità di coloro che mi consigliarono, io credo che il suggerimento dell'onorevole Maldini, ove adottato, sarebbe stato funesto.

In primo luogo, l'esercizio della navigazione, per rispondere alle condizioni di stabilità, di regolarità e di credito, deve essere affidato ad Imprese, le quali associno la potenza dei mezzi alla speciale pratica delle cose commerciali e marinaresche, le quali si propongano una onesta e gloriosa industria, anzichè una semplice speculazione.

Ora, a tale riguardo, io ho già nella Relazione espresso il convincimento, che i concessionarii con cui stipulammo, pei loro precedenti, pei loro servigi, pelle loro qualità come cittadini e come industriali, possono affidarci di ottimi risultamenti per l'avvenire della nostra navigazione. Sono uomini che sempre diedero prova di essere animati, più che da studio di lucro, dall'onore del nome, dall'amore di estendere la navigazione italiana.

Ma, d'altronde, come è pur detto nella Relazione, noi sapevamo già che, anche in caso d'asta, la concorrenza non vi sarebbe stata. Se ne era chiesto a tutti i prefetti: unanimi in tal senso ne sono state le risposte. Aprendo le aste, esse sarebbero andate deserte. Dopo ci saremmo quindi trovati, mani e piedi legati, in balìa di questi concessionarii, coi quali soltanto avremmo ancora potuto combinare; colla differenza che, trattando senza una precedente asta, quest'ultima era sempre una minaccia con cui cercare di indurli a migliori condizioni.

I prezzi poi portati dalle Convenzioni che vi stanno sott'occhio devono essere valutati, anche tenendo conto di oneri nelle Convenzioni medesime introdotti, e che sono di gran lunga maggiori di quelli che in qualsiasi delle precedenti Convenzioni erano stati stabiliti.

Così, ad esempio, credo che si vorrà tener conto certamente dell'essere stato escluso ogni maggior compenso da darsi alle Società pel caso di rincaro del carbone; imperocchè voi sapete che nelle precedenti Convenzioni era stato stabilito che, ove il prezzo del carbone superasse le 50 lire, doveva rimborsarsi il 50 per cento dell'eccedenza alle Società; e qualora il prezzo superasse le 60 lire, doveva rimborsarsi tutto il di più. Ora, in forza di questo patto, adesso escluso, in due anni a tal titolo si è speso più di un milione.

Inoltre, non crede l'onorevole Maldini, od avvi alcuno che non creda doversi ritenere gravissimo per i concessionarii il patto, che abbiamo introdotto, di far cessare determinati servizii all'apertura delle ferrovie?

Riguardo alla Sardegna, due delle linee da Livorno a

Cagliari e le tre linee da Livorno a Porto Torres, nonchè la linea di cabotaggio, si possono far cessare all'apertura delle ferrovie Sarde.

L'onorevole Maldini e l'onorevole Sanguinetti conoscono che la somma dovuta per il servizio della Sardegna è di 1,759,000 lire. Ora, all'aprirsi delle ferrovie, per 1,046,000 lire questo servizio può cessare.

Riguardo alla Sicilia, mentre il corrispettivo dovuto per il servizio che si introduce ora è di lire 2,162,000, esso, per 602,000 lire può venire soppresso, aprendosi le ferrovie Eboli-Torremare, Eboli-Reggio, Palermo-Messina. Ciò è evidente costituire un gravissimo danno pel concessionario, il quale deve fare le spese per l'impianto del servizio totale.

Non parlerò dei corrispettivi pattuiti per i servizii esteri, inqnantochè essi non hanno offerto materia ad osservazioni. L'onorevole Maldini anzi espresse il concetto che fosse troppo poco il dare lire 6,27 per la linea dell'Egitto; come l'onorevole D'Amico dubitò della sufficienza del corrispettivo per la linea di Singapore.

Vengo ai Capitolati. Anche in ciò debbo congratularmi coll'onorevole Maldini pei progressi che fa, per suo mezzo, la Opposizione.

I Capitolati, nelle precedenti discussioni sulle Convenzioni marittime, non diedero luogo ad osservazioni di sorta. Eppure, io mi appello a quanti ebbero occasione di leggere i Capitolati annessi alle Convenzioni precedenti, e gli hanno confrontati cogli attuali. Essi dicano se, ben lungi dal ricopiare press'a poco gli antichi Capitolati, come erasi sempre fatto, non si siano ora introdotti grandissimi miglioramenti; dicano se non hanno trovato fra i precedenti e gli attuali una grandissima differenza. Questi Capitolati furono esaminati dalla Commissione del 1875, che suggerì molti miglioramenti, i quali tutti furono adottati; furono riveduti dalla Commissione del 1876, che propose pure degli emendamenti, i quali furono adottati anch'essi. Io li lessi e rilessi moltissime volte, e ad ogni lettura, per così dire, trovai delle modificazioni a fare. Li migliorò la Commissione parlamentare; ed ora, dopo tuttociò, l'on. Maldini ci minaccia di fare, articolo per articolo, una discussione dei Capitolati medesimi, come ha proposto nel suo discorso.

Maldini. Non ho proposto nulla.

Ministro pei lavori pubblici. Sia pure, on. Maldini; ma ritenga che, anche in materia di Capitolati di navigazione, il campo dei perfezionamenti può considerarsi indefinito: il perfezionamento, in materia contrattuale sì vasta, è un po' come il perfezionamento morale; e se l'on. Maldini tiene proprio alla perfezione, mi permetta di mandarlo a Tommaso da Kempis. *(Ilarità).*

L'on. Maldini, ad esempio, nel trattare dei Capitolati, parlò del tonnellaggio, dicendo che, il tonnellaggio essendo stato stabilito per le linee di navigazione lontana in una portata non inferiore a tonnellate 1500, ne verrà che questo tonnellaggio non sarà nemmeno maggiore della portata di tonnellate 1500. Ebbene, a questo riguardo, io ammetto che i concessionarii non abbiano espresso obbligo contrattuale di renderlo maggiore; ma ciò dipenderà dal tornaconto dei concessionarii medesimi.

Ma, anche nelle condizioni del tonnellaggio non devesi esagerare. Intanto noto che trattasi di tonnellaggio netto, poichè l'on. Maldini sa che si richiama nel Capitolato l'osservanza del decreto 11 marzo 1873. Dunque andiamo molto al disopra del tonnellaggio di 1500, di cui ha parlato l'on. Maldini. Del resto, ripeto, non esageriamo. Se vi sarà convenienza nell'aumento, se sarà comportato dalle esigenze del servizio, state certi che i concessionarii, per le stesse loro convenienze, pel loro interesse, si spingeranno al di là. Ma l'on. Maldini sa meglio di me che non si può portare agli estremi limiti, in questa materia, la richiesta da parte del Governo, in quanto i carichi non siano corrispondenti a ciò che si volesse imporre in tonnellaggio dei piroscafi. Io ricordo che nella Commissione d'inchiesta industriale fu chiesto ai più autorevoli uomini della marina genovese, se era il caso di richiedere un tonnellaggio di più migliaia di tonnellate. Ed essi hanno risposto che, principalmente per i piroscafi che devono passare il canale di Suez, occorre invero adoperare navi di grande portata, ma, essi soggiunsero, limitatamente alle esigenze del carico; onde concluse il presidente di quella Camera di commercio che, per non avere l'incertezza di poter impiegare convenientemente i piroscafi, la portata delle navi dovrebbe limitarsi ad essere fra le mille e le duemila tonnellate, la quale è appunto quella che abbiamo imposto.

Vengo ora a parlare dei servizii. E comincio dai servizii della Sardegna.

Riguardo alla Sardegna, noi abbiamo aumentati i viaggi, tanto pel capo nord, come pel capo sud. Essi erano tre rispettivamente dalle due parti dell'isola, e sono portati a quattro per settimana pell'un capo come per l'altro della Sardegna. Avremo quattro comunicazioni per settimana da Cagliari e quattro da Sassari pel continente.

L'on. Sanguinetti disse di non reputare conveniente che noi abbiamo condotto da Livorno a Civitavecchia la linea della Sardegna, anzichè andare direttamente da Livorno a Cagliari. Ma, se non all'on. Sanguinetti, certo alla Camera sembrerà evidente che, avuto riguardo alle corrispondenze della Capitale del regno, soprattutto trattandosi di sole dodici leghe di prolungamento, non sarebbe stato certamente provvido consiglio, nel viaggio da Livorno a Cagliari, di non toccare il porto che conduce direttamente a Roma.

L'on. Sanguinetti soggiunse pure: a che allacciare Livorno col capo sud della Sardegna? Nel medesimo modo che voi avete allacciato il capo nord soltanto a Livorno, dovevate allacciare il capo sud soltanto a Napoli. Ma in ciò l'on. Sanguinetti deve tener conto della corrente degli affari. Ora, mentre da Genova per Cagliari vi sono affari per 18 milioni di lire, da Napoli per Cagliari vi sono affari soltanto per 2 milioni e mezzo. Mentre da Cagliari per Genova vi è un movimento di 5 milioni, da Cagliari per Napoli vi è un movimento soltanto di 448 mila lire.

Ma l'on. Maldini, il quale con tattica di abile navigante fu sì carezzevole con tutti, si impietosì per Gallipoli, si sdegnò perchè io abbia cancellato dalla carta geografica il mar Jonio; ebbe quindi a preoccuparsi pure delle sorti della costa occidentale della Sardegna, e mi disse: Come non avete introdotto anche il servizio della costa occidentale della Sardegna?

È agevole rispondergli, che vi si opposero le difficoltà nautiche di quella costa, difficoltà che dovrebbero essere conosciute, meglio che da me, dall'on. Maldini; vi si oppose l'importanza del movimento commerciale, relativamente inadeguato; vi contribuì la circostanza, che le ferrovie servono maggiormente la costa occidentale che non la costa orientale della Sardegna; vi influì infine in sommo grado la ragione finanziaria, perchè, ove anche si fosse potuto mantenere il medesimo prezzo unitario, pur aggiungendo ai servizii della Sardegna quello della costa occidentale assai difficile e poco produttivo, ad ogni modo la spesa maggiore sarebbe sempre stata di 144,000 lire. Del resto, io credo che gli on. deputati sardi ammetteranno che, nel complesso, gli aumenti fatti al servizio dell'isola di Sardegna furono abbastanza importanti; che essi sono sufficienti, e lo sono tanto più quando pensiamo, che la ricca Francia colla Corsica non ha che due corse per settimana per un lato dell'isola, cioè per Bastia; e due corse per settimana per il lato opposto dell'isola, cioè per Ajaccio e per Calvi. Vede dunque l'on. Maldini che, se la ricca Francia è stata tanto meno larga di noi, non siamo stati, alla nostra volta, avari per l'isola di Sardegna.

Vengo ai miglioramenti recati colla nuova Convenzione al servizio della Sicilia. Abbiamo accresciuto due viaggi da Napoli a Palermo, soddisfacendo il legittimo voto che, parmi, fin dal 1870, l'on. D'Amico ha espresso nella Commissione ministeriale, quello cioè che quotidiani dovessero essere i rapporti fra il continente e le isole italiane.

Abbiamo aggiunto un viaggio da Napoli a Messina, ne abbiamo aggiunto un altro obbligatorio sulle coste delle Calabrie, uno ne abbiamo aggiunto da Messina a Malta; abbiamo stabilito un nuovo viaggio circolare a vantaggio delle isole Eolie; abbiamo infine ristabilito il viaggio da Palermo a Tunisi, servendo Trapani, Marsala e l'isola di Pantelleria.

L'on. Sanguinetti ci ha rimproverati per questo lusso di viaggi per la Sicilia; gli parvero troppi gli allacciamenti tra Napoli e Palermo, tra Napoli e Messina. Ma io spero che l'on. Sanguinetti, dopo che io gli ho dimostrato come il servizio colla Sicilia sia tanto rimunerativo mercè i compensi pei quali basta, per così dire, a sè stesso, sarà egli pure soddisfatto, e più lo sarà quando pensi che due delle massime città del regno, Napoli e Palermo, avevano titolo legittimo a questi viaggi quotidiani. E tanto più sarà pago anche l'on. Sanguinetti, quando rifletta che, ove si tenga conto dell'importanza della Sicilia, il rapporto fra le L. 2,162,000 che costano i servizii della Sicilia e le L. 1,759,000 che costano quelli della Sardegna, non è certamente a vantaggio della prima.

(Continua).

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Marzo 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto, il prospetto mensile dei prodotti riferibili al marzo 1877, confrontati con quelli del marzo 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Dal tale prospetto risulta che il prodotto lordo generale ascese nel detto mese a L. 11,742,850 (dedotta la navigazione dei laghi), mentre nel marzo 1876 era di L. 12,010,597; per cui fra i due anni si ha una diminuzione di L. 267,747, mentre nel febbraio si aveva invece un aumento di lire L. 238,916, col prodotto totale di L. 10,659,201.

E devesi pur notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nel marzo 1876 era di chil. 7720, mentre nel marzo 1877 ascendeva a chil. 7960, come già nel febbraio.

L'indicato prodotto generale è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	4,872,886
Bagagli	»	235,737
Merci a grande velocità	»	1,215,348
Id. a piccola velocità	»	5,382,995
Prodotti diversi	»	35,884
Totale	L.	11,742,850
A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio in	»	22,300,736
Si ha il prodotto generale a tutto marzo 1877 in	L.	34,043,586

che presenta un aumento di L. 1,549,362 in confronto dell'eguale periodo del 1876, aumento che nel febbraio ascendeva a L. 1,597,910.

Ripartendo il prodotto generale del mese di marzo 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Marzo	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	6,627,306	»	395,036
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr.	»	1,107,985	»	47,177
» Romane	»	2,174,576	14,065	»
» Meridionali	»	1,702,985	149,368	»
» Sarde	»	74,931	»	7,379
Ferrovia Torino-Lanzo	»	28,864	1,016	»
» Torino-Rivoli	»	9,384	577	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	16,819	16,819	»
Totale	L.	11,742,850	181,845	449,592

L'aumento, che nel mese precedente ascendeva a lire 263,212, riflette particolarmente le Meridionali, che nel febbraio presentavano l'aumento di sole L. 130,255; le Romane, che presentavano un aumento di sole L. 11,325; e la Vicenza-Thiene-Schio, che offriva l'aumento di sole L. 15,710. Per contro, la notevole diminuzione riflette in particolare le Ferrovie dello Stato, che nel febbraio figuravano invece in aumento di L. 102,456; e le linee esercitate dalla Società Sud-Austriaca, che figuravano colla diminuzione di sole L. 20,170. Anche le Sarde presentavano una diminuzione di sole L. 4,126.

Ripartendo poi il prodotto generale a tutto marzo 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 31 marzo	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	19,030,814	340,939	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr.	»	3,108,094	41,435	»
» Romane	»	6,254,420	330,496	»
» Meridionali	»	5,266,989	782,768	»
» Sarde	»	217,558	»	12,559
Ferrovia Torino-Lanzo	»	86,437	11,305	»
» Torino-Rivoli	»	27,117	2,821	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	52,157	52,157	»
Totale	L.	34,043,586	1,561,921	12,559

L'aumento, che a tutto febbraio ascendeva a L. 1,603,090, riflette le linee esercitate dalla Società Sud-Austriaca, che in quel mese presentavano l'aumento di sole L. 20,250; le Romane, che presentavano l'aumento di L. 247,689; le Meridionali, che offrivano l'aumento di L. 633,400; la Torino-Lanzo, che ne offriva uno di L. 10,289; e la Vicenza-Thiene-Schio, uno di L. 35,338. Per contro, le Ferrovie dello Stato presentavano il notevole aumento di lire 653,880; e le Sarde una diminuzione di sole L. 5,180, alla qual cifra si restringeva appunto la diminuzione totale nel detto mese.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio pel mese di marzo 1877 con quello del marzo 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Marzo	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	1,848	»	218
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca	»	1,185	»	63
» Romane	»	1,320	9	»
» Meridionali	»	1,174	103	»
» Sarde	»	376	»	37
Ferrovia Torino-Lanzo	»	902	424	»
» Torino-Rivoli	»	782	49	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	560	»	»
Media totale	L.	1,488	»	81

(*) Vedi *Monitore* N. 16 a. c.

mentre la media totale del febbraio era di L. 1,350, con una diminuzione di L. 14.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto marzo 1877, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 31 marzo	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . .	L.	5,317	»	210
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . .	»	3,324	9	»
» Romane	»	3,797	201	»
» Meridionali . . .	»	3,362	540	»
» Sarde	»	1,093	»	63
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	2,701	»	876
» Torino-Rivoli . .	»	2,259	235	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	1,738	»	»
Media totale	L.	4,318	63	»

mentre la media totale a tutto febbraio era di L. 2,801, con un aumento di L. 115.

In quanto alla navigazione dei laghi, il prodotto del mese di marzo 1877 ascese a L. 70,200, cioè con una diminuzione di L. 1,787 in confronto del marzo 1876, mentre nel febbraio si aveva invece un aumento di L. 2,252 col prodotto di L. 60,582; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto marzo ascese a L. 182,842, cioè con un aumento di L. 1,404 in confronto dell'eguale periodo del 1876, mentre nel febbraio l'aumento ascendeva a L. 4,927 col prodotto totale di L. 114,378.

LE STRADE FERRATE DELLA ROMANIA

Al *Journal de Genève* venne comunicato il seguente studio, proveniente da fonte assai bene informata e delle più competenti, intorno alle strade ferrate della Romania: studio che in questo momento ha un interesse speciale di attualità, e che perciò offriamo tradotto ai nostri lettori.

I.

La rete delle Strade ferrate della Romania si compone di linee esercìte dallo Stato e di linee concesse ed esercìte dalle Compagnie concessionarie. Le prime comprendono: la linea da Bucharest a Giurgevo (porto del Danubio dirimpetto a Roustschouk), della lunghezza di 70 chilometri; e la linea da Jassy al Pruth, della lunghezza di 21 chilometri, che termina al villaggio d'Ungheni, ed è congiunta, mediante un ponte comune sul Pruth, alle linee russe da Kischeneff e dal Mar Nero.

Le linee concesse, molto più importanti, comprendono i 921 chilometri della Compagnia detta *Società delle Strade ferrate Rumene*, ed i 224 chilom. della Compagnia Lemberg-Czernowitz-Jassy. Questa seconda Compagnia possiede pure in Austria, dalla frontiera rumena d'Itzkani a Lemberg per Czernowitz, una rete di quasi 400 chilometri; la sua sede sociale è a Vienna, mentre quella della Società delle Strade ferrate Rumene è a Berlino. Ambidue hanno a Bucharest un Consiglio d'amministrazione ed una Direzione generale.

Per quanto riguarda l'esercizio, tutte le linee rumene hanno il loro punto di partenza, il loro centro di movimento a Bucharest. Da quì partono gli ordini, le istruzioni di servizio e la distribuzione del materiale mobile. Per le linee dello Stato, questo lavoro si fa al Ministero dei lavori pubblici; per le linee concesse, nei rispettivi loro Ufficii. Un servizio generale di controllo, creato sulle stesse basi di quello delle ferrovie francesi dall'ispettore generale sig. Charlier, e da lui diretto per quattro anni, funziona al Ministero, e riceve, pei diversi servizii degl'ingegneri governativi, le informazioni giornaliere relative all'esercizio commerciale, alla trazione ed alla manutenzione.

Bucharest possiede due Stazioni, ambedue quasi fuori della città, ma collegate per mezzo di una strada ferrata di 6 chilometri. La più importante, la Stazione di Tergovisti, è a capo dei 921 chilometri delle Strade ferrate Rumene, che si dividono a Bucharest in due parti quasi eguali, una diretta all'ovest, a Turn-Severin e Virciorova, confine ungherese sul Danubio, dirimpetto alla città serba di Kladova; l'altra, che va all'est, a Braila e Galatz, per rimontare in seguito bruscamente al nord e raggiungere a Roman le linee della Compagnia Lemberg-Czernowitz-Jassy.

La seconda Stazione di Bucharest, detta di Filarete, è a capo della linea di Giurgevo, che è quasi perpendicolare al Danubio.. Questa Stazione è piccola, male installata, non ha che delle officine incomplete e delle rimesse insufficienti pel materiale ruotabile: in una parola, è una Stazione secondaria. Quella di Tergovisti, al contrario, senza essere esente da qualche critica come primo concetto, possiede delle officine di riparazione bene ordinate, una fonderia, magazzini ben provvisti di materiale, un servizio completo di trazione e sufficienti binarii di servizio. Si può andare da questa Stazione a quella di Filarete, senza entrare nel recinto, ciò che facilita molto la rapidità delle comunicazioni col Danubio.

La Stazione di Galatz possiede pure officine, rimesse e magazzini importanti, benchè inferiori per estensione alle installazioni di Bucharest. —

Come tracciato, la rete delle ferrovie rumene parte dunque da Bucharest in due opposte direzioni: all'ovest, per Pitesti, Slatina, Craiova e Turn-Severin, arriva al Danubio ed al confine ungherese; all'est, per Plojesti, Buzeo, Braila, Barbochi, Galatz, Tecoutch e Bacau, arriva a Roman, ove incontra le linee del nord. Una biforcazione a Tecoutch conduce a Berlad, che si trova a piccola distanza dal corso inferiore del Pruth, La maggior parte dei nomi sopra indicati può prendere, in seguito agli avvenimenti guerreschi, come punti strategici o come punti d'arrivo, una importanza particolare, soprattutto se il teatro della guerra venisse trasportato nella Romania.

A Roman comincia la rete rumena della Compagnia Lemberg-Czernowitz-Jassy. Essa si dirige al nord fino al confine austriaco, con due diramazioni all'est: la prima, sola importante, a *Pascany*, va di là a Jassy ed al Pruth; la seconda va da Veresti a Botosani, in mezzo alla campagna.

La linea dal Pruth (Ungheni) a Jassy ha lo scartamento russo di metri 1.58 fino alla Stazione di Jassy; essa obbliga dunque (*finora*) ad un trasbordo in questa Stazione ma per contro permette l'arrivo a Jassy del materiale ruotabile delle ferrovie russe. Tutte le altre linee della Romania hanno lo scartamento ordinario di m. 1.50. Si è detto *finora*, perchè si parlò sovente di trasformare, per le future previsioni della guerra, tutte le ferrovie rumene colla larghezza di m. 1.58. Ma questo sarebbe un lavoro colossale, e che avrebbe soltanto un vero interesse nel caso di una guerra di parecchi anni e di un invio incessante di truppe e di materiale da guerra. È quindi poco probabile che tal lavoro si faccia. —

Vediamo ora i punti principali, pei quali l'armata russa ha potuto o può ancora entrare in Romania per utilizzare le strade ferrate, e le direzioni che può seguire un corpo d'armata per portarsi al Danubio, giacchè è questo fiume che forma, sopra una lunghezza di circa 600 chilometri, in causa delle numerose sue sinuosità, la separazione naturale tra la Romania e la Turchia europea.

Il passaggio più importante, ed il primo in vista per

la sua posizione all'est, è quello di Ungheni. Esso richiede qualche spiegazione. I treni vi arrivano direttamente dalla Russia, passano il magnifico ponte internazionale sul Pruth compiuto lo scorso anno, ed entrano a Jassy-Deli; fatto quivi il trasbordo, passano a Pascany ed a Roman, e, per Tecoutch, arrivano a Galatz, ovvero a Braila, o si dirigono all'est verso Bucharest. Questo è il solo punto pel quale l'armata russa può giungere al Danubio senza abbandonare la ferrovia; ed essa potrebbe per di là coprire tutta la linea del Danubio, compresa tra Galatz e Virciorova, cioè Galatz, Braila, Slobotsia, Kalarasch, Oltenizza, Giurgevo, Turn-Maugrele, Kalafat, Turn-Severin, Virciorova ed i punti intermedii, utilizzando la strada ferrata per quasi tutto il suo percorso.

Un secondo punto di passaggio, discendendo verso il sud, è quello di Leowa, situata pure sul Pruth: punto già utilizzato, e per il quale si può, o raggiungere la ferrovia a Berlad, o recarsi a Galatz per terra, per Bolgrad e Reui. Infine vi ha anche Bolgrad e Kilia, sul confine nord della Bessarabia rumena, punti pei quali si può arrivare ad Ismaila e raggiungere, dirimpetto a Toultcha, il punto di partenza delle tre bocche formate dal Danubio prima di scaricarsi nel Mar Nero, cioè Kilia, Sulina ed il Canale San Giorgio.

Da principio, i corpi d'armata destinati alla Dobrutcha devono arrivare per terra; gli altri potrebbero arrivare per ferrovia e spandersi, per Galatz, lungo il Danubio. Questi ultimi potrebbero pure, per alleggerire il movimento delle linee ferrate, abbandonare la ferrovia a Marasesti, seguire la strada comune da Marasesti a Buzeo, ed ivi riprendere la ferrovia, perchè i tre punti di Marasesti, Barbochi e Buzeo formano i tre lati di un triangolo equilatero, essendo il tragitto in ferrovia due volte più lungo che per la strada ordinaria.

Da circa quattro anni la linea diretta è concessa; il principe Carlo l'ha dichiarata sovente indispensabile, come linea strategica di ritirata, nel caso in cui l'armata fosse tagliata a Galatz, oppure lungo il Sereth; ma l'incuria della Camere ed il malvolere degl'ingegneri rumeni ne impedirono la costruzione. Ed ora si potrebbe deplorarlo.

La linea diretta da Roman a Bucharest non passa a Galatz, ma a Barbochi, punto citato così spesso e con singolari indicazioni negli ultimi dispacci. Galatz è l'estremità di una piccola diramazione di 20 chilometri; la strada ordinaria non ne ha che 9, perchè la ferrata gira intorno ad un poggio, che costituisce l'importanza di questo punto e che domina nello stesso tempo Galatz, il Danubio, il Sereth ed il ponte di Barbochi.

Barbochi non è neppure un villaggio, ma soltanto la Stazione di biforcazione. La sua importanza è dovuta al suddetto poggio ed al ponte sul Sereth. Questo ponte ha 245 metri di lunghezza, ed è il solo dopo Marasesti, cioè sopra 140 chilometri. Le truppe che discendessero dal nord al sud per terra, dovrebbero passare a Marasesti o Barbochi; in altro punto, bisognerebbe dapprima gettare un ponte, poscia in mancanza di strade praticabili, traversare le paludi. D'altra parte, il Sereth non è, come si crede, un piccolo affluente del Danubio, ma bensì un fiume importante, di un corso d'oltre 400 chil., largo all'imboccatura 300 m. almeno, e che si getta nel Danubio a 6 chil. al disotto di Barbochi.

Barbochi è una chiave per entrare dalla Moldavia in Valacchia; in ogni tempo, Turchi e Russi vi si sono scontrati, specialmente nel 1828. Il ponte vi dà ora una importanza ancora maggiore. Braila n'è distante 19 chil. verso l'ovest; questa città e Galatz sono i due punti più importanti del Danubio in Romania, tanto più che la riva destra del fiume, la riva turca, è dinnanzi a queste città così bassa e paludosa, quanto è elevata e difendibile in tutta la parte a monte. Passare dunque il Danubio su questo punto non è, si può dire, che affare di tempo (a meno che le cannoniere non vengano ad interrompere i lavori da ponte), poichè dalla riva opposta non c'è nulla a temere.

Poste queste basi topografiche, considereremo la utilità delle ferrovie rumene per l'arrivo delle truppe russe, rispetto al loro modo di costruzione, ed altresì rispetto al materiale ruotabile di cui dispongono.

(*Continua*)

Nostre Corrispondenze

Roma, 22 maggio

È cosa non nuova affatto, ma pur sempre stranissima, che ci abbiano a piovere per telegrafo da Parigi, da Londra, da Berlino o da Vienna notizie di cose italiane, come appunto testè avvenne della nomina dei nostri due Commissarii, il senatore Casaretto e il comm. Massa, alla Conferenza internazionale che si terrà il 28 corr. a Berna per la questione del Gottardo. Rimane a me l'accennarvi, locchè non ci è venuto di fuori, quali siano sommariamente le istruzioni impartite ai nostri Commissarii. Il programma dell'Italia e della Germania, io credo, è perfettamente identico, oltrecchè straordinariamente semplice: l'esecuzione della Convenzione di Berna. Noi abbiamo sempre fedelmente e puntualmente soddisfatto gl'impegni assuntici, certo superiori alle nostre forze, e forse anche in proporzione maggiore degli eventuali nostri vantaggi. Non è che circa alle modalità della esecuzione dell'anzidetto trattato, di fronte alla triste situazione dell'impresa del Gottardo, che i Commissarii italiani dovranno, colla maggior calma, col maggior senno e colla maggior deferenza, esaminare e discutere le proposte del Governo della Confederazione Svizzera, per riferirne poscia al Governo proprio, non già per deliberare. Il traforo del Gottardo non è opera che si possa lasciare a mezzo; e se nuovi sacrifici diverranno assolutamente indispensabili, le altre Potenze contraenti sentiranno tutta la giustizia e l'equità che non ne sia aggravata l'Italia. —

Avrete visto come l'on. Zanardelli, insieme colla Convenzione delle ferrovie Sarde, ne abbia pure presentata una per la costruzione di una nuova linea Milano-Erba. Fu scritto e biasimato, coi soliti grossi paroloni ad effetto, esserne concessionario l'on. deputato Allievi, direttore della Banca Generale di Roma. La verità è che l'on. Allievi non ha firmato nessuna Convenzione ferroviaria Milano-Erba, nè per sè, nè per la Banca. La concessione venne data al sig. Vaucamps, il noto costruttore belga, concessionario già del tronco Milano-Saronno; e l'on. Allievi non ha altro interesse in codesto affare, se non in qualità di proprietario, le cui terre in Lombardia sono situate lungo la nuova linea. Ed è in tale qualità che fece parte di un Comitato di promotori, presieduto dal senatore Gadda, adoprandosi a mettere insieme L. 700,000 di concorso a fondo perduto, condizione posta dal concessionario. La Provincia di Milano offrì 150,000 lire, 75,000 la città di Milano e 120,000 Como; il resto occorrente vien dato da circa 60 Comuni interessati nella linea, che misura circa 43 chilometri. Il Governo, dal canto suo, non dà che un sussidio chilometrico di L. 1000 per 35 anni.

L'anzidetta ferrovia attraversa una regione popolatissima, che ha scambii incessanti colla città di Milano. La parte inferiore, che intersecherà presso Camnago la linea Milano-Como, costituirà la via più breve fra queste due città. La parte superiore entrerà nella Brianza e nella valle del Lambro, per lambire due ameni laghetti e giungere alla regione del *Vago Cupili*, seminata di stabilimenti d'industria serica e famosa per bellezza di luoghi. —

Ancorchè non se ne parli spesso, non potendosi naturalmente spesso offrire al pubblico risultamenti notevoli e compiuti, nondimeno lungo le Calabro-Sicule ferve sempre il lavoro, e prossimamente, il 1º giugno sembra, si potrà aprire all'esercizio un nuovo piccolo tronco di 7 chilometri da Romagnano a Balvano, lungo la linea Eboli-Potenza.

Potrà pure aver luogo prossimamente il collaudo defi-

nitivo della ferrovia Trofarello-Chieri, avendo testè in proposito espresso favorevole avviso il Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Il quale approvò altresì ultimamente il progetto di una variante alla galleria 1° Fucile, nel tronco Favarotta-Licata in Sicilia. —

I concessionarii del tronco Ponte Galera-Fiumicino si agitano ed agitano con lodevole zelo per giungere in tempo a far godere i vantaggi del loro tronco per la prossima stagione della bagnatura. Le opere di terra sono interamente compiute; la Stazione di Ponte Galera, ad uso *chalet* svizzero, fa già ridente mostra di sè; e per l'armamento, tutto dipenderà dagli accordi stabiliti, ma non stipulati, colla Società delle Ferrovie Romane. —

L'Associazione dei proprietarii di Piedimonte d'Alife presentò, già parecchio tempo innanzi, al Ministero una domanda di concessione per derivazione di acque dal Volturno, Leto e Torano. Ora venne superiormente reputato accettabile in massima il relativo progetto tecnico; ma, circa alla concessione, occorrerà introdurvi alcune varianti. —

Il Circolo d'Ispezione, resosi testè vacante per l'avvenuta morte del compianto Ispettore Baccanello, verrà tosto assunto, per ministeriale deliberazione, dall'egregio Ispettore professore Alessandro Betocchi. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ieri, nella gran sala del palazzo già Litta in Milano, ora sede della Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, ebbe luogo la prima seduta dei rappresentanti delle Ferrovie dell'Austria-Ungheria e della Russia, e delle tre principali Società italiane.

Gl'intervenuti erano circa 40, tra cui alcuni Direttori ed Amministratori. Il Direttore generale dell'esercizio, Comm. Massa, aperse la seduta, dando il benvenuto ai rappresentanti esteri ed inaugurando le conferenze ferroviarie, già preannunciate, le quali hanno una speciale importanza, essendo la prima volta che in Italia vien trattato, col concorso di tante ragguardevoli persone, un argomento di cosi alto interesse, com'è quello di organizzare il traffico diretto per tutta l'estesa di una gran parte d'Europa, cioè dalla Russia all'Adriatico ed al Mediterraneo attraverso l'Austria-Ungheria.

Crediamo che le conferenze dureranno due o tre giorni, e speriamo di poter in seguito farne conoscere i risultati. Frattanto sappiamo che oggi la Società dell'Alta Italia ha offerto ai suddetti rappresentanti un banchetto nell'*Hôtel Confortable*.

In seguito ad invito fatto dal Ministero dei lavori pubblici alle Società ferroviarie del regno di concorrere all'Esposizione di Parigi del 1878, per ciò che riguarda la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate, sappiamo che le Società stesse hanno disposto perchè sieno raccolti i dati statistici, tecnici ed amministrativi, e preparati disegni, modelli e notizie particolari su importanti opere d'arte, manufatti, apparati, tipi di materiale, ecc., che si ravviseranno più opportuni a dare una esatta idea dello stato dell'industria ferroviaria presso di noi.

Possiamo aggiungere che per parte delle Amministrazioni ferroviarie nulla verrà trascurato per essere degnamente rappresentate in quella solenne circostanza e contribuire così, nei limiti delle loro forze, al maggior decoro del paese nostro.

Coi primi del corrente mese, presso le Stazioni e gli Ufficii della Società dell'Alta Italia, venne attivato un nuovo corso pratico d'istruzione sul servizio ferroviario da parecchi ufficiali del R. Esercito, stati all'uopo comandati dal Ministero della guerra.

Tale corso viene eseguito colle stesse norme adottate negli anni scorsi, ed i risultati non potranno che essere, come al solito, pienamente soddisfacenti.

Nei giorni 16, 17 e 18 del corrente mese, sulla linea Milano-Venezia, si eseguirono le prove di due macchine a quattro ruote accoppiate, uscite ultimamente dalle officine delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Codeste locomotive erano dapprima a ruote libere, e costrutte dalla rinomata Fabbrica inglese di Stephenson; ma, siccome attualmente anco i treni celeri riescono molto pesanti, massime sulle grandi linee di comunicazione, e quindi le macchine a ruote libere non possono essere più convenientemente adoperate, così la Società dell'Alta Italia stabilì di trasformarle in altre a 4 ruote accoppiate, che, avendo un maggior peso aderente, possono sviluppare una più considerevole forza di trazione.

Venne di ciò incaricato il Servizio del materiale, che fece tutti i disegni e calcoli relativi, e ne curò l'esecuzione nelle Officine sociali di Verona,

I principali lavori eseguiti consistono: nel ricambio dei cilindri, convenientemente modificati; nell'applicazione di caldaie nuove col focolaio sistema Belpaire e con gratelle adatte al consumo del carbone minuto; nell'allungamento dei *longeroni*, per potervi mettere l'asse accoppiato, il cui diametro è di m. 1.875, come era quello degli assi liberi nel tipo primitivo.

Le prove fatte da una Commissione tecnica, con l'intervento di un rappresentante del Commissariato governativo, riescirono pienamente soddisfacenti.

La precisione ed accuratezza del lavoro provano come le suddette Officine sieno ora così innanzi da potersi incaricare di qualunque lavoro attinente alle strade ferrate.

Aggiungiamo alcuni dati tecnici, che valgono a dare un'idea delle nuove macchine:

Cilindri, diametro 0,420. — Cilindri, corsa 0,508 — Assi accoppiati, diametro 1,875 — Scartamento, diametro 2,500 — Peso aderente chilog. 25,100 — Peso totale chilog. 36,200 — Forza di trazione a 55 chilometri di velocità chilog. 1640 — Sforzo di trazione massimo 2650.

Per ora non se ne approntarono che due, ma si ha tutto il materiale per approntarne altre quattro.

Sappiamo anzi che la Direzione generale dell'esercizio, visti i buoni risultati di questa prova, ha intenzione di chiedere al Governo, non solo l'autorizzazione di trasformare le altre quattro macchine, per le quali si ha già tutto l'occorrente, ma anco di far estendere la trasformazione ad altre sei, portando così a 12 il numero delle locomotive trasformate come sopra.

In questa trasformazione meritano encomio così gli ingegneri Frescot e Bertoldo, che ne compilarono il progetto, come il personale tecnico delle Officine di Verona, che lo eseguì in modo così perfetto.

Da un prospetto, gentilmente comunicatoci, relativo agli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio sulle ferrovie dell'Alta Italia, durante il primo trimestre del corrente anno, rileviamo che il numero dei detti attentati ascese a 14; di cui 13 consistenti in sassi lanciati contro i convogli, con rottura di alcuni vetri e qualche leggera ferita al personale di servizio; ed 1 in una fucilata presso Genova P. B., fortunatamente senza conseguenze.

Si notano pure altri due attentati con ingombri posti sulle rotaie presso Poggio Renatico e Vigevano; ed un ultimo col giro di un disco presso Abano, in modo da segnare la fermata poco prima del passaggio di un treno.

È una statistica sempre deplorevole, e che vorremmo veder cessare pel decoro del paese.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Sarde. — Il Ministro dei lavori pubblici presentò il 19 corr. alla Camera dei deputati la Convenzione per la costruzione delle ferrovie Sarde, testè approvata dall'Assemblea generale degli azionisti, come annunciammo nel precedente numero.

Ferrovie Romane. — In seguito all'avviso di convocazione dell'Assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie Romane pel 28 giugno p. v., che abbiamo già pubblicato, dobbiamo notare che i portatori di *Azioni comuni* residenti a Parigi vennero convocati pel 26 corr. ad un'adunanza straordinaria *preparatoria* (salle Pierre Petit, 29, rue Cadet), allo scopo di « respingere la votazione definitiva della proposta, presa in considerazione dall'Assemblea del 26 marzo scorso, emanante dai portatori di Azioni trentennarie e tendente nientemeno che a togliere ai portatori delle Azioni comuni i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 sulle L. 7.50 di rendita loro attribuite dalla Convenzione di riscatto del 17 novembre 1873 ». —

Questa deliberazione verrebbe in appoggio delle osservazioni esposte, nel nostro numero precedente, da un Azionista delle Ferrovie Romane; ma noi l'annunciamo per solo debito di cronisti.

Ferrovie venete — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia*:

La convocazione dei rappresentanti delle due Provincie di Venezia e di Rovigo, allo scopo di affrettare le pratiche per domandare la concessione della ferrovia Adria-Loreo-Chioggia, doveva aver luogo ieri in Venezia. Ad essa fu invitato anche il Municipio di Chioggia.

— Il Consiglio comunale di Chioggia deliberò d'invitare il Sindaco e la Giunta a rappresentare il Comune di Chioggia nell'adunanza suddetta.

Siamo lieti che il Consiglio comunale di Chioggia, con questa deliberazione, abbia nuovamente confermato il suo fermo proposito di togliere tutti gli ostacoli che si vogliono opporre alla prossima costruzione della ferrovia Chioggia-Loreo-Adria.

— La stessa *Gazzetta* aggiunge poi, in data 18:

Allo scopo di agevolare la costruzione della ferrovia Adria-Loreo-Chioggia, i conti Papadopoli hanno regalato alle Provincie tutto il terreno di loro proprietà, che avrebbe dovuto essere espropriato sui vasti possedimenti ch'essi tengono sulla percorrenza di quella ferrovia, e che ha l'approssimativo valore di L. 100,000.

Questo tratto di patriottica munificenza, mentre altamente onora i fratelli conti Papadopoli, contribuirà, lo speriamo, a sedare le antipatie ad arte destate a Chioggia contro Venezia, la quale pur tanto s'interessa per una ferrovia destinata ad unico ed esclusivo vantaggio di quella città.

— I Comuni di Portogruaro, Annone, Pramaggiore, Gruaro, Concordia, Teglio, votarono le quote di sovvenzione loro assegnate per la ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro.

Ferrovia Torino-Casale. — La Giunta municipale di Torino, in adunanza del 16 corr., ricevette comunicazione della proposta di una Società privata, che aspira alla concessione della ferrovia Torino-Casale sulla destra del Po, chiedendo al Municipio di Torino, unitamente alle Provincie ed agli altri Comuni interessati, un sussidio di lire 3,590,000. A tale riguardo, la Giunta si dimostrò favorevole in massima, con riserva di prendere una deliberazione concreta, quando la Società abbia ottenuto affidamento di adesione alle domande pur fatte al Governo.

Ferrovia Settimo-Rivarolo. — Nella stessa seduta, la Giunta municipale suddetta, sovra la domanda di concorso per il prolungamento della ferrovia a vapore Settimo-Rivarolo sino a Castellamonte, mandò proporre al Consiglio la concessione di L. 56,000 a fondo perduto ed opera compiuta.

Ferrovia Torino-Bra. — Nella medesima seduta, la Giunta suddetta, sovra la domanda del Comitato promotore della ferrovia a vapore economica Torino-Bra per la proroga a tutto il corrente anno del termine per la costituzione della Società assuntrice, deliberò di far proposta al Consiglio comunale in senso favorevole.

Ferrovie Torino-Giaveno, Mirafiori-Carignano, Vinovo-Vigone. — Sul progetto di massima comunicato alla Giunta municipale di Torino per queste tre ferrovie economiche a vapore, con domanda di concorso, intanto per questa ultima, di L. 102,000, la Giunta medesima, nella suddetta adunanza, ravvisò non essere il caso per ora di alcun provvedimento, essendo già prossime a conclusione le trattative per altri progetti di ferrovie nelle medesime regioni.

Ippoferrovia Vercelli-Crescentino — Da una lettera pubblicata dal signor Berrier-Delaleu, rilevasi che la concessione del *Tramway* a vapore Vercelli-Crescentino è stata accordata, non già ad una Società belga, com'era stato annunciato, ma ad una Società Anglo-Italiana, a capo della quale trovasi la Casa Say e Comp. di Londra, rappresentata a Torino dal suddetto signor Berrier-Delaleu.

Appena la concessione sarà regolarizzata colle solite formalità, si comincieranno i lavori, e si spera di terminare il tratto Vercelli-Gattinara per la fine di dicembre p. v.

Ferrovia Milano-Erba. — Il Ministro dei lavori pubblici presentò il 19 corr. alla Camera una Convenzione per la costruzione della ferrovia Milano-Erba. (*Vedi sopra la nostra Corrispondenza da Roma*).

Ippoferrovia Milano-Saronno — La *Lombardia* dice che la Società della ferrovia ippica Milano-Saronno ha fatto collocare il binario da Saronno fino a tre metri di distanza dall'Arco del Sempione. Sopra questa linea percorreranno per ora i veicoli. Sappiamo che furono fatte alcune corse di prova, e ch'ebbero buon esito. Il tutto sarebbe già pronto per le corse regolari sin d'ora; ma è ancora insoluta la vertenza colla Società dell'Alta Italia pel passaggio in due punti sul binario delle linee Milano-Vigevano e Milano-Varese.

Ferrovia Suzzara-Ferrara. — È stata or ora pubblicata a Mantova (tip. Segna) la Relazione sul progetto di una strada ferrata da Suzzara a Ferrara, presentata dall'ing. A. Perego al Comitato promotore di questa ferrovia, residente a Quistello, a cui abbiamo altra volta accennato.

Un esemplare della detta Relazione ci venne gentilmente comunicato; e da essa rileviamo che l'importo totale dei lavori, compreso il materiale mobile, è calcolato in lire 5,638,807.71; che la lunghezza della linea sarebbe di chil. 76,013.68, e quindi la spesa chilometrica ascenderebbe a L. 74,314.10.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nel *Journal de Genève*, in conferma di un telegramma già ricevuto da Parigi:

I Governi di Germania e d'Italia avendo dichiarato d'esser pronti a partecipare alla Conferenza internazionale proposta dalla Svizzera, in vista della ricostituzione della impresa del Gottardo, il Consiglio federale ha fissato la riunione di questa Conferenza a lunedì 28 corrente, dopo mezzodì, a Berna nel palazzo federale. — (Vedi nostra *Corrispondenza da Roma*).

— Un corrispondente bernese dello stesso giornale scrive poi, in data 19, che in presenza della grave situazione dell'impresa del Gottardo, la liquidazione è considerata come inevitabile e la sola soluzione possibile; benchè le conseguenze della liquidazione sarebbero evidentemente deplorevoli pei portatori di Azioni e di Obbligazioni.

— Dal rapporto del Dipartimento delle ferrovie e del commercio sull'andamento dei lavori al gran tunnel del Gottardo risulta che lo stato dei medesimi alla fine di aprile era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		marzo	aprile	marzo	aprile
Galleria di direzione .	m.	203.1	215 1	7971.9	8187
Allargam. della stessa	»	187.9	196.4	5715 2	5911.6
Calotta	»	180.1	183 3	4331 3	4517.6
Strozzo	»	172 6	148.5	3216 2	3364.7
Vôlta	»	179.8	163.3	3482.9	3646.2
Piedritti	»	167.2	163.3	2729.0	2893.3
Tunnel completo senza canale e nicchie . .	»	76.9	122.6	2225.4	2348
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	»	333.9	254.6	1968.4	2223

Secondo il preventivo dei lavori furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	49
Allargamento della stessa	»	—	132.8
Calotta	»	—	1476.4
Strozzo	»	—	1227.3
Vôlta	»	—	1449.9
Piedritti	»	—	1681.6
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	—	1732
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	1857

— L'avanzamento del traforo nella scorsa settimana fu di m. 22.60 dal lato di Göschenen e di m. 27.10 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 49.70, e m. 7.10 in media giornaliera.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nello scorso mese di aprile diede i seguenti risultati:

Linea Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Passeggeri trasportati, 23,800 (1876: 24,851); introito, fr 26,100 (24,189.06); merce trasportata, tonnellate 1660 (3151), introito fr. 6800 (11,574.03). Introito complessivo fr. 32,900 (35,763.09), ossia al chilom. fr. 802.44 (872.27).

Linea Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Passeggeri trasportati, 20,500 (1876: 22,866), introito fr. 15,100 (15,778.79); merce trasportata, tonnellate 900 (673), introito fr. 2500 (1679.45). Introito complessivo fr. 17,600 (17,458.24), ossia fr. 676.92 (671.47) al chilometro.

Ferrovie svizzere. — Il *Journal de Genève* dice:

Il Consiglio federale sottoporrà con raccomandazione all'Assemblea federale la domanda di concessione per la costuzione della ferrovia da Ginevra (Stazione di Cornavin) per Carouge (la Praile) e Chêne alla frontiera francese verso Annemasse, con allacciamento di Chêne aux Vollandes.

Ferrovia del Sempione. — In questi giorni ebbe luogo la inaugurazione della sezione della ferrovia del Sempione da Sierre a Louèche. Vi assistevano le Autorità vodesi e vallesane, nonche i direttori ed amministratori della Compagnia, e grande numero di azionisti. Il vescovo benedisse il ponte sul Rodano.

A tale proposito, ci vengono promessi più ampii particolari, che pubblicheremo nel prossimo numero.

Ferrovie austriache. — I giornali austriaci annunciano che il Comitato ferroviario della Camera dei deputati ha terminato i suoi studii circa le modificazioni che la Camera dei Signori ha voluto arrecare al progetto di tariffa massima per le strade ferrate. Il rapporto venne già distribuito.

Ferrovie russe. — Il Ministro delle vie di comunicazione ha pubblicato il prospetto dei prodotti delle ferrovie russe durante l'anno 1876, confrontati con quelli del 1875.

Nel 1876, la rete esercìta rappresentava un percorso totale di 18,099 verste (19,300 chil.), in confronto di 17,658 verste (18,837 chil.) ch'erano nel 1875.

Dal 1° gennaio al 31 dicembre 1876, i prodotti lordi ascesero a 146,207,553 rubli, con un aumento quindi di 5,194,275 rubli su quelli del 1875.

— Sull'attività che regna attualmente nelle ferrovie russe in causa della guerra, telegrafano da Podwoloczyska, 18, alla *Neue Freie Presse*:

Le linee ferroviarie, che conducono dal nord al sud della Russia, sono gremite di militari; un treno segue l'altro; regna dappertutto una vita militare attiva e vivace. Le Stazioni formicolano di soldati di tutti i gradi e di tutte le armi. Nelle Stazioni di Kiew, Kozianka, Fastow e Kaziatyn sventolano bandiere bianco-giallo-azzurre, come segnali che vi abitano generali in capo, che dirigono il trasporto delle truppe. Da tutte le direzioni i reggimenti affluiscono ad un punto, a Kischenew; essi sembrano animati dal migliore spirito e ben nutriti.

Le bande musicali ed i canti dei soldati ricevono ed accompagnano i treni. Dalla Volinia partirà la fanteria pel teatro della guerra; l'artiglieria è già partita. A Kiew si trova un parco colossale con vetture sanitarie colla croce rossa, nonchè 70 vagoni carichi di pane e di biscotto destinati a Kischenew. Le Società ferroviarie sono obbligate a trasportare giornalmente 10 a 14 convogli militari ed a tenere in riserva in parecchie Stazioni cento vagoni. Le linee ad un binario solo non sono sufficienti ai colossali trasporti; quindi una parte delle munizioni è spedita oltre Radziwilow, Brody e Czernowitz. A Kiew ed in tutte le Stazioni ci sono bussole colla croce rossa per le collette pei feriti.

Ferrovie rumene. — Un telegramma da Bucarest, 18, recava:

La ferrovia fra Bakeu e Galatz è interrotta, essendosi sprofondato il ponte presso Bakeu. I Russi vi spedirono 1000 operaj, e le comunicazioni saranno ristabilite fra due giorni.

— Un altro telegramma della stessa data recava:

Un treno militare russo urtò contro un treno di merci presso Pitesti. Sette vagoni andarono in pezzi. Parecchi soldati russi rimasero morti o feriti. Un generale morì in seguito alle ferite riportate.

— Un terzo telegramma, in data del 20, dice che il ponte sulla ferrovia di Aluta si è rotto, e dieci vagoni di merci caddero nel fiume.

Movimento ferroviario a Nuova York. — Siccome a Nuova York si sta discutendo riguardo alla utilità di costruirvi una ferrovia sotterranea, così il *New-York-Herald* reputa opportuno il pubblicare le cifre della circolazione mediante veicoli ferroviarii nell'interno della città, dal 1866 a tutto il 1875.

Il numero dei viaggiatori, che a Nuova York approfittarono delle ferrovie, è sempre andato aumentando.

Infatti, nel 1866 il numero dei viaggiatori superò i 90

milioni; nel 1867 fu di 101 milioni; nel 1870 di 114 milioni; e finalmente nel 1875, di 166 milioni.

Ferrovie chinesi. — I Chinesi cominciano ad apprezzare i vantaggi della civiltà europea, e segnatamente delle ferrovie. S'era detto, tempo fa, ch'essi si mostravano molto inquieti per la costruzione della ferrovia da Sanghai a Woosung; ma ora è avvenuta una reazione, sembra, nello spirito del Governo ed anche in quello della popolazione. L'uno e l'altra sono così maravigliati della nuova costruzione, che si tratta già di farne altre in diverse parti dell'Impero, e particolarmente nell'isola di Formosa, che contiene dei tesori di carbon fossile e di petrolio. In quanto alla linea di Sanghai-Woosung, il *Morning Post* annuncia che il Governo del Celeste Impero s'è accordato coll'Amministrazione di quella ferrovia, affinchè entro un anno essa diventi sua proprietà, mediante il pagamento d'una somma di 265,000 *tael* (il *tael* chinese corrisponde ad ital. L. 3). Sarebbe già stato versato un primo acconto.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 29 marzo scorso (*Gazz. Uff.* del 15 corr.) il capitale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Salò (provincia di Brescia), col titolo di *Banca popolare di Salò*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 6 febbraio 1870, è aumentato da lire 10,000 a 50,000, mediante emissione di 800 Azioni nuove da L. 50 ciascuna; con l'approvazione di un nuovo statuto.

— Con R. Decreto del 12 aprile p. p. (*Gazz. Uff.* del 16 corr.) è autorizzata la riduzione del capitale della Società in accomandita per azioni al portatore, stabilita in Milano colla ragione sociale Cambiaggio, Fanton e Compagnia, per la fabbricazione del ferro vuoto e sue applicazioni; portando il detto capitale da L. 1,000,000 a L. 600,000, mediante riduzione da L. 500 a L. 300 nel valore delle 2000 Azioni componenti il capitale medesimo; restando pure autorizzata la soppressione del nome *Fanton* nella ragione sociale.

Arsenale marittimo della Spezia. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 3 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Senato e dalla Camera, per la spesa di L. 310,000 per costruire nell'Arsenale militare marittimo della Spezia un magazzino per carbon fossile e provvedere le macchine ed accessorii occorrenti per lo sbarco ed imbarco del carbone medesimo.

Ampliamento della città di Genova — Venne completata la Commissione parlamentare per l'esame del progetto di legge relativo al piano regolatore dell'ampliamento della città di Genova, restando composta degli on. Trompeo, Molfino, Bernini, Boselli, Pasquali, Mazzarella, Farina Emanuele, Raggio e Ponsiglioni.

Questa Commissione ha nominato a presidente Trompeo, a segretario Boselli ed a relatore Molfino. Essa approva il progetto senza osservazioni, e la relazione sarà tra breve presentata alla Camera.

I lavori del Tevere. — La *Libertà* scrive:

Finalmente sembra che questi lavori si comincino sul serio. I primi movimenti di terra sono già incominciati; è il terrapieno della Regola che nell'estate prossima scomparirà per primo. L'Impresa Campos ha cominciato a costruire una grande baracca o magazzino sulla riva, ed ha adattato una strada per il trasporto delle terre. Occorrerà trasportare circa 60,000 metri cubi di terra per allargare l'alveo sulla riva sinistra; 10,000 metri cubi saranno trasportati fuori la porta San Paolo per mezzo di carri; il rimanente per mezzo di grandi barche, che discenderanno il fiume.

Appena sarà avanzato il trasporto delle terre, si comincierà lo scavo per le fondazioni del muro di sostegno del Lungo-Tevere.

Presso Ponte Sisto si è cominciata la costruzione di una palizzata; si toglierà quindi l'acqua, e si demolirà un antico pluteo, che serve d'ostacolo alla corrente.

— In quanto ai lavori della Farnesina, che furono i primi dati in appalto, l'appaltatore doveva mettervi mano subito per il primo maggio tutte le case, comprese tra la Farnesina ed il Ponte Sisto, dovevano essere consegnate all'Impresa, la quale doveva incominciarne la demolizione. Del giardino poi della Farnesina si diceva che doveva scomparire per il primo, poichè l'appaltatore dovea praticare gli scavi, fondare il suo bravo muro di sostegno dei Lungo Tevere, ed una volta giunto questo ad una conveniente altezza, cominciare il trasporto delle terre per mezzo dei barconi.

Or bene, di tutte queste belle cose non si è fatto nulla.

Gl'inquilini, che occupavano le case che devono essere demolite, le abitano ancora tranquillamente; non sono punto disposti ad abbandonarle, e, quello che è peggio, nessuno pensa a farli sloggiare.

Quanto alla Farnesina poi, sappiamo che sono stati accordati altri tre mesi per stabilire il prezzo definitivo dell'espropriazione, di guisa che, prima che il Governo dia in consegna l'area all'Impresa, chi sa quanto tempo dovrà ancora passare. E siccome per questa nuova concessione si lasciano passare i tre mesi d'estate, così è evidente che, d'inverno non potendosi lavorare, bisognerà aspettare un altro anno prima che si cominci questo lavoro.

Mentre abbiamo colla massima compiacenza annunciato il principio dei lavori alla Regola, è con vero dispiacere che siamo costretti a deplorare questo nuovo e lungo ritardo frapposto ai lavori della Farnesina.

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nella *Libertà:*

Il sindaco Venturi, inteso il parere della Giunta e della Commissione edilizia, ha ordinato che sia posta all'ordine del giorno della seduta del Consiglio comunale la proposta relativa al compromesso, firmato sabbato tra il Sindaco ed il senatore Rossi per cessione gratuita di 25,000 metri quadrati d'area nella seconda e terza zona dell'Esquilino per la costruzione di case operaie e di altri fabbricati. La proposta sarà accompagnata dalla copia del relativo compromesso.

Il senatore Rossi chiede la cessione gratuita di 25,000 metri quadrati, oltre l'introduzione di tutti i servizi municipali, nettezza pubblica, fognatura, illuminazione, ecc. Se il frutto del capitale impiegato nella costruzione delle case supererà il 5 per 100, verrà diviso in due parti eguali fra il Municipio ed il senatore Rossi.

L'accettazione della proposta Rossi non nuoce alla presa in considerazione anche dell'altro progetto Sacerdoti e C.; sappiamo anzi che continuano alacremente le trattative per la redazione del compromesso.

Su questo stesso argomento riceviamo una lettera del sig. Sacerdoti, con cui dichiara che, quanto alla Società Arrault di Parigi ch'ei rappresenta, non vede alcuna incompatibilità fra il progetto di essa e quello del senatore Rossi. Caso mai, tocca al Municipio a considerare se possa convenirgli garantire da una parte un interesse, e dall'altra dare terreno *gratis* ad un'altra Impresa costruttrice di case.

Interessi economici di Roma. — Il *Diritto* dice che le varie sezioni della Società per gl'interessi economici di Roma continuano con lodevole zelo ad occuparsi, ciascuna per la parte affidatale, dei problemi che si connettono allo sviluppo economico di Roma.

La seconda sezione (Industria) approvò la relazione di una proposta riguardante il da farsi per aumentare in Roma la quantità di forza motrice a buon mercato in servizio della industria.

Propose, oltre a ciò, di far premura presso il Municipio acciò venga studiato un progetto concreto per deviare dal Lago di Bracciano un maggior volume d'acqua da immettere nell'acquedotto Paolo; di bandire un concorso per un progetto onde utilizzare le acque del Teverone e ricavarne una grande somma di forza motrice; da ultimo, di far istanza presso il Governo acciò, nello stabilire i nuovi contratti per l'esercizio delle ferrovie, venga dato obbligo alle Società d'impiantare in Roma una grande officina ferroviaria.

Nuovo ponte di chiatte sul Po — Scrivono da Castel San Giovanni al *Sole*:

Gli interessi vitali, che legano le due provincie di Pavia e di Piacenza, richiedevano da tempo una congiunzione non mai interrotta per lo scambio dei loro diversi prodotti.

Lo scopo non poteva raggiungersi se non procurando un libero varco sul Po; e questo bisogno era sentito da molto tempo.

Nel giorno 27 andante maggio si terrà in questo Municipio il pubblico incanto per deliberare al miglior offerente le opere e provviste occorrenti alla costruzione del ponte sul Po, secondo le prescrizioni della perizia dell'ingegnere Zanetti.

Questo incanto è diviso in otto distinti lotti: il 1° è la costruzione di n. 11 barche, del prezzo di L. 12,000; il 2° di altre 13 barche, di L. 13,000; il 3° è la costruzione dell'intavolato completo di larice per L. 24.000; il 4° altro intavolato per L. 22,000; il 5° la costruzione di due casotti con cancello e quattro ponticelle per L. 3000; il 6° costruzione di due battelli di servizio per L. 1000; il 7° cordaggi, palafitte, gomene e corpi perduti per L. 5000; l'8° rivestimento delle scarpe del Po, al prezzo di L. 4000.

Il Municipio si è riservata la facoltà, chiusa la gara dei singoli lotti e ferme stanti le ultime offerte, di sperimentare con altra gara l'appalto cumulativo di tutti i lotti, verso un ribasso percentuale sulle offerte medesime.

È sperabile che l'opera sia presto compiuta, urgendo assaissimo per il facile e pronto trasporto delle uve, che le nostre colline in gran copia versano nella Lombardia.

Traforo del Colle di Tenda — La *Sentinella delle Alpi* annuncia che il Consiglio provinciale di Cuneo ha deliberato l'anticipazione di L. 200,000 per la prosecuzione in quest'anno dei lavori del traforo del Colle di Tenda. In questo modo l'opera non sarà più interrotta.

Secondo lo stesso giornale, il Ministro incaricò due ingegneri di recarsi a visitare i lavori e riferire sulle spese occorrenti per condurre più prontamente a termine il traforo.

— Ma dopo compiuto (diciamo noi), a che servirà?

Ufficii telegrafici — Il 10 corrente mese in Brienza (provincia di Potenza), l'11 in San Pellegrino (provincia di Bergamo), il 13 in Scalea (provincia di Cosenza), il 15 in S. Martino in Pensilis (provincia di Campobasso), ed ai Bagni di Montecatini (provincia di Lucca), ed il 17 in Bonifati (provincia di Cosenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Navigazione marittima tra l'Italia e Costantinopoli. — La *Gazz. Uff.* del 14 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 3 detto mese, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Senato e dalla Camera, relativa alla nuova Convenzione stipulata dal Governo col comm. Ignazio Florio per l'esercizio provvisorio della navigazione tra l'Italia e Costantinopoli.

Il carbon fossile nel Lincolnshire — Il *Daily Telegraph* annuncia che nello scavare un pozzo molto profondo nel villaggio di Billingboroug, nel Lincolnshire, si scoperse una bella vena di carbon fossile. Questa scoperta è tanto più importante, in quanto che, fino ad ora, si era creduto che non vi fossero terreni carboniferi in quel distretto dell'Inghilterra. Infatti, gli scavi intrapresi a Scarle presso Lincoln, e continuati per ben due anni, non avevano dato nessun resultato, quantunque il suolo fosse stato scavato fino alla profondità di 2,030 piedi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Perdurando le voci che le pratiche intraprese col Governo circa l'esercizio delle strade ferrate procedano ogni giorno più verso una conclusione definitiva e soddisfacente, i valori ferroviarii si mantennero in buona vista anche nella passata settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali ferme sul 328 al 330; le Obbligazioni relative sul 222.50 al 223.50; i Boni negoziati a 563 e 564 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele si negoziarono a 233 e 235.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero tra il 60 al 62; le Obbligazioni relative tra il 213 al 210 — Le Lombarde stazionarie a 145; le relative Obbligazioni a 222 a 223. — Le Vittorio Emanuele oscillarono tra il 205 al 208.

CONVOCAZIONI

Società delle miniere di rame di Poggio Alto — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale ordinaria pel 3 giugno p. v. in Firenze, per deliberare sugli oggetti posti all'ordine del giorno già pubblicato.

Società generale per le strade ferrate e cavalli in Italia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 3 giugno p. v. in Firenze (via Nazionale, 38), per la nomina di un nuovo liquidatore, e per fissare le norme della liquidazione.

Società anonima per l'illuminazione a gas di Civitavecchia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 4 giugno p. v. in Roma (via Belsiana, 71), per la nomina del Consiglio d'amministrazione e dei sindaci dei bilanci, e per l'approvazione del preventivo.

Cotonificio Cantoni — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 7 giugno p. v. in Milano (sala della G. N.), per udire il rapporto dei revisori sul bilancio 1876 e deliberare sul medesimo, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Banca Tiberina — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 12 giugno p. v. in Roma (Camera di commercio), per la nomina del Consiglio d'amministrazione.

Impresa delle fornaci Hoffmann — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 26 giugno p. v. in Firenze (Borgo de' Greci, 10), per udire il rapporto sugli affari sociali e le proposte della Direzione, nonchè il rapporto dei sindaci sul bilancio 1876 e deliberare sul medesimo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società ferroviaria Vigevano-Milano — Dal 20 corrente si paga agli azionisti il dividendo di L. 6.50 per azione, presso la Banca popolare di Milano.

Avvisi d'Asta

Il 30 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un forte permanente sulla vetta del Monte Castellana presso Spezia, per il presunto importo di L. 180,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Fano, si terrà un'asta per l'appalto del prolungamento dei moli alla foce del Porto-Canale e pei ristauri al molo Guardiano, per il presunto importo di L. 46,517.79. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito d'asta L. 4650 in denaro o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 9000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un edificio in Campobasso del presunto importo di lire 120,000. Lavori da eseguire entro il giugno 1879. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000, in rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il Municipio di Sutri (provincia di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Sutri al confine territoriale di Ronciglione, per il presunto importo di L. 20,203.79. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 1° giugno p. v., presso il Municipio di Villafranca (provincia di Cagliari), si terrà un'asta par l'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria dal Comune di Villafranca alla Nazionale di Villarmar-Nuralao, della lunghezza di m. 3274.88, per l'importo di L. 51,784.18. Lavori da eseguire entro il 1878. Deposito L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una asta per l'appalto dei lavori di complemento del 1° tratto della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra Sapri e la Croce Petrozzi, per la presunta somma di L. 233,751. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 11,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Verona, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle opere costituenti la fortezza di Rocca d'Anfo, par l'importo di L. 577,000. Lavori da eseguire in giorni 730. Deposito L. 57,700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Montepaone (provincia di Catanzaro), si terrà un'asta per l'appalto della strada comunale obbligatoria da Montepaone al punto della Marina della Stazione ferroviaria Sainaro, della lunghezza di chil. 7.817.56 per il presunto importo di L. 72,000. Deposito d'asta L. 3600; cauzione definitiva L. 7200.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Pisa, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del canale navigabile da Pisa a Livorno, per l'annuo canone di L. 24,720.30. Manutenzione decorribile dal 1° gennaio 1877. Deposito d'asta L. 1200 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un' asta per l'appalto dei lavori di primordiale rialzo e rinforzo dell'argine destro di Mincio, dalla strada comunale di Pietole all'incontro dell'arginatura di Po alla Barna, della lunghezza di m. 16,711, per la presunta somma di L. 185,437. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 8000; cauzione definitiva L. 20,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo S. Gervasio verso Spinazzola, compreso fra l' abitato di Banzi e quello di Palazzo S. Gervasio, della lunghezza di m. 12,144, per il presunto importo di L. 163,978. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 11,000; cauzione definitiva L. 16,400 in numerario o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del Secchia, dal capostabile 78 alla foce in Po, compreso il ributto dei froldi Cerretto, Bertelli-Corte e S. Siro Palmira, della estesa di m. 4917.80, per l'importo di L. 63,051.49, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Ozieri, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Tula alla nazionale Castelsardo-Ozieri, della lunghezza di m. 8424, per il presunto importo di lire 72,600. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta lire 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall' abitato di Simbario va al quadrivio presso Cardinale, della lunghezza di m. 8790, e del presunto importo di L. 66,232.25. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito d'asta L. 1100 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7850.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Montescaglioso (provincia di Basilicata), si terrà un'asta per l' appalto della costruzione di un ponte con travata metallica sul fiume Bradano, per il presunto importo di L. 45,143.06. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 250; cauzione definitiva L. 2500 in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 20ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 14 *al* 20 *maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3437	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	809,615.10	788,893.40	20,721.70	»
Merci a grande velocità . .	200,368.40	197,684.20	2,684.20	»
Merci a piccola velocità . .	894,630.25	798,576.40	96,053.85	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,904,613.75	1,785,154.00	119,459.75	»
Navigazione sui laghi . . .	17,700.90	15,698.15	2,002.75	»
Totale della settimana . .	1,922,314.65	1,800,852.15	121,462.50	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 20 *maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	13,137,914.00	13,044,180.90	93,733.10	»
Merci a grande velocità . .	3,801,695.75	3,627,701.20	173,994.55	»
Merci a piccola velocità . .	16,015,771.68	15,138,412.60	877,359.08	»
Totale dei prodotti ferroviari	32,955,381.43	31,810,294.70	1,145,086.73	»
Navigazione sui laghi . . .	298,010.14	236,046.25	61,963.89	»
Totali	33,253,391.57	32,046,340.95	1,207,050.62	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 20ª settimana . . .	552.22	533.84	+ 18.38	+ 3.44
Prodotti totali . . .	9588.41	9512.65	+ 75.76	+ 0.80

Strade Ferrate Meridionali

17ª Settimana. — *Dal* 23 *al* 29 *aprile* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	578,041.16	399.75
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	433,085.99	289.51
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 144,955.17	+ 110.24
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	7,005,743.41	4,844.91
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	6,043,408.20	4,179.40
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 962,335.21	+ 665.51
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,076.—	153,125.73	142.31
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	95,151.20	95.05
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 75.—	+ 57,974.53	+ 47.26
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.—	2,234,879.47	2,077.03
Introiti corrisp. nel 1876 .	963.85	1,929,455.60	2,001.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+ 112 15	+ 305,423.87	+ 75.21

Strade Ferrate Romane

10ª Settimana — *Dal* 5 *all'*11 *marzo* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	449,770.51	14,239.17
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	501,760.02	15,885.[illegible] (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	51,989.51	1,646.15
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'11 marzo 1877 .	1,647	4,842,550.09	15,331.14
Periodo corr. 1876	1,647	4,328,088.39	14,458.82
Aumento	—	214,461.70	872,32
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del primo trimestre 1876-1877

(depurati dall'imposta) — Chilometri in esercizio 199

TITOLI	ANNO 1876	ANNO 1877	Differenza in meno nel 1877
Viaggiatori	115,750.02	110,020.15	—
Merci a grande velocità	12,663.84	11,599.38	12,558.76
Merci a piccola velocità	86,757.02	84,045.75	
Introiti diversi . . .	14,944.93	11,891.77	
	230,115.81	217,557.05	

ANNUNZI

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 12 maggio 1877, N. 111

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

CONVOCAZIONE DI ADUNANZA GENERALE ORDINARIA

Nella seduta dell'8 corrente il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi al disposto dell'articolo 20 dello statuto ed alla deliberazione presa dagli azionisti nell' Adunanza generale straordinaria del 26 marzo scorso, ha deliberato che gli azionisti della Società sieno convocati in *generale Adunanza pel dì 28 giugno prossimo a mezzogiorno*, presso la Sede Sociale in Firenze, ed ha fissato il seguente

Programma:

Lettura del rapporto dei sindaci per la revisione del bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1876;

Lettura del rapporto del Consiglio d'amministrazione;

Approvazione del bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1876;

Discussione e deliberazione definitiva, ai termini dell'art. 29 dello statuto, della proposta già presa in considerazione nell'Adunanza generale del dì 26 marzo scorso, relativa al progetto di ripartizione del prezzo del riscatto fra i portatori delle varie categorie di azioni non garantite;

Autorizzazione a vendere a trattativa privata alcuni immobili posti in varie località della rete sociale;

Assunzione dell'esercizio della Ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino;

Concessione del passaggio dei treni della Società della Ferrovia dei Castelli Romani sulla linea fra Ciampino e Roma;

Nomina di Consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'ufficio il 31 dicembre 1877, cioè i signori

D'AMICO comm. Edoardo; CIAMPI cav. avv. Oreste; SACERDOTI cav. Giacomo; SPADA cav. Alessandro; TOMMASINI cav. Pietro; MAUROGORDATO cav. Giorgio.

Nomina di tre sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1877.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 11 maggio 1877.

Il Direttore Generale G. DE MARTINO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si rende noto che, essendo completo il personale dipendente da questa amministrazione, e d'altra parte giacendo inesaurite nei suoi archivi moltissime domande per ottenere impieghi, non si potrà più tener conto delle domande che allo stesso oggetto fossero ancora per pervenire, le quali perciò rimarranno d'ora in avanti senza riscontro.

Roma, 18 maggio 1877.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabato 26 maggio corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello detto *delle Segreterie* ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'appalto della manutenzione *per un triennio* a partire dal 1° luglio 1877 e terminare al 30 giugno 1880 del tronco della strada provinciale N. 11 da Torino a Susa, compreso fra l'estremità del piazzale della cinta daziaria di Torino all'abitato di Susa, della lunghezza di metri 48,925, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto è stabilito nell'annua complessiva somma di L. 49,525.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl' incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'appalto, per la parte ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere-capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al *decimo* dell'ammontare annuale dell'appalto, in numerario, o in biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'asta.

Il termine utile per fare il ribasso, non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento, scadrà nel giorno di sabato 2 giugno p. v. a mezzodì.

Il deliberatario, dovrà dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al *terzo* dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle Casse dello Stato a ciò autorizzate, di numerario, di biglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario nel termine che gli verrà fissato non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo, sono a carico del deliberatario.

Torino, li 15 maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, è convocata pel giorno di giovedì 14 giugno p. v, a mezzodì, l'Assemblea generale ordinaria di che all'articolo 25 degli statuti sociali.

L'Assemblea si terrà nella sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17.

Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Bilancio consuntivo del 1876, preventivo del 1877 e deliberazioni relative;
3. Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli statuti;
4. Nomina di tre revisori del bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 22 degli statuti potrà esser fatto dal 31 maggio al 4 giugno p. v.:

a *Firenze*, alla Cassa centrale della Società;
a *Napoli*, alla Cassa succursale dell'Esercizio;
a *Torino*, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Genova*, alla Cassa Generale;
a *Milano*, presso il signor Giulio Bellinzaghi;
a *Livorno*, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a *Parigi*, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
a *Londra*, presso i signori Barring Brothers e Comp.

Le modalità per l'esecuzione di detto deposito furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia del 12 corrente, N. 111, e sono ostensibili presso tutte le Casse sovraindicate.

Firenze, 13 maggio 1877.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D' ACCOLLO

per la costruzione DI UNA RIMESSA per N. 12 Locomotive alla Stazione di FOLIGNO.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere alla costruzione di una rimessa per N. 12 Locomotive alla Stazione di Foligno, apre una gara a schede segrete per tutti quelli che volessero concorrere a detto accollo.

I disegni, Capitolato d'appalto e perizia sono ostensibili nell' Uffizio dell' Ingegnere di Sotto-Sezione signor PIETRO FRANCOLINI residente a FOLIGNO.

Ogni concorrente dovrà fare nella Cassa della Società un deposito di lire quattromila in contanti o in cartelle, come indica il Capitolato.

Le offerte, redatte secondo la modula che fa parte del Capitolato, cioè senza alcuna limitazione o riserva, saranno sigillate ed inviate alla Direzione generale in Firenze.

Sulla busta dovrà esservi la indicazione: « *Offerta per la costruzione della rimessa per* 12 *Locomotive alla Stazione di Foligno.* »

Il concorso per tale appalto sarà chiuso il dì 28 maggio 1877.

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso,e può anche rifiutare tutte le offerte intendendo su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende subordinata alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 15 maggio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

X.ª Estrazione delle Obbligazioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 maggio 1877. Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a cominciare dal 1° ottobre 1877 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° ottobre 1877 in poi cessano di essere fruttifere.

Numeri d'iscrizione comuni alle Serie A, B, C, D, E.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
356	360	53746	53750	103736	103740	159231	159235	201146	201150
5101	5105	55556	55560	106096	106100	159561	159565	203306	203310
10296	10300	55711	55715	106521	106525	160536	160540	204261	204265
11821	11825	57031	57035	108616	108620	163566	163570	207681	207685
15136	15140	59161	59165	117481	117485	165711	165715	210596	210600
20951	20955	59926	59930	119051	119055	166251	166255	212826	212830
23681	23685	61331	61335	121176	121180	166661	166665	214011	214015
25326	25330	64551	64555	123086	123090	168171	168175	216366	216370
26386	26390	68916	68920	123441	123445	171196	171200	216776	216780
29671	29675	75831	75835	126401	126405	173511	173515	219536	219540
32041	32045	76691	76695	127326	127330	173871	173875	220926	220930
32471	32475	81531	81535	128096	128100	176876	176880	227206	227210
33586	33590	83256	83260	129311	129315	177386	177390	227691	227695
35691	35695	83651	83655	130056	130060	178656	178660	232511	232515
37611	37615	84541	84545	131876	131880	179486	179490	235666	235670
39491	39495	85141	85145	132371	132375	183331	183335	239726	239730
39976	39980	88451	88455	133461	133465	183676	183680	240971	240975
40776	40780	89226	89230	135041	135045	183916	183920	241576	241580
42686	42690	93181	93185	138106	138110	188831	188835	248281	248285
44746	44750	97271	97275	141321	141325	191066	191070		
45221	45225	99261	99265	146306	146310	191676	191680		
50636	50640	99481	99485	146686	146690	199111	199115		
53336	53340	100761	100765	151371	151375	199901	199905		

Numeri estratti in più per la Serie B

dal N.	al N.
252121	252125

Numeri d'iscrizione della Serie F.

dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
991	1000	59801	59810	144701	144710	212491	212500	264911	264920
8631	8640	60731	60740	152821	152830	212521	212530	266301	266310
13621	13630	63161	63170	153391	153400	216971	216980	272221	272230
16701	16710	68961	68970	154491	154500	223231	223240	276471	276480
19161	19170	69311	69320	158881	158890	226681	226690	276481	276490
29711	29720	70831	70840	161591	161600	227351	227360	282411	282420
31171	31180	98311	98320	175231	175240	231541	231550	283651	283660
33481	33490	102731	102740	175451	175460	235371	235380	286241	286250
41451	41460	111871	111880	197861	197870	241111	241120	286471	286480
45441	45450	111931	111940	197901	197910	245631	245640	288261	288270
48071	48080	114301	114310	203821	203830	248691	248700	296651	296660
50431	50440	131921	131930	204211	204220	249241	249250		
50671	50680	133861	133870	204431	204440	249491	249500		
54751	54760	134101	134110	204451	204460	254881	254890		

NB. I signori Portatori sono prevenuti che i numeri sopra indicati, pei titoli da 5 e da 10, sono quelli d'iscrizione delle Obbligazioni, e non quelli di cartella segnati anche nei tagliandi (*coupons*).

Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

Firenze, li 15 maggio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico, che nel giorno di sabato 26 maggio corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello detto *delle Segreterie* ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un Membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'appalto della manutenzione *per un triennio* a partire dal 1° luglio 1877 e terminare al 30 giugno 1880, del tronco della strada provinciale N. 10 da Pinerolo a Susa, compreso fra la sua diramazione dalla strada N. 7 Torino-Pinerolo e l'incontro di quella N. 11 Torino-Susa della lunghezza di metri 30,068, escluse le traverse selciate, per l'annua complessiva somma di L. 19,225.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl' incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'appalto, per la parte ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere-capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al *decimo* dell'ammontare annuale dell'appalto, in numerario, o in biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'asta.

Il termine utile per fare il ribasso, non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento, scadrà nel giorno di sabato 2 giugno p. v. a mezzodì.

Il deliberatario, dovrà dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente al *terzo* dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle Casse dello Stato a ciò autorizzate, di numerario, di biglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario nel termine che gli verrà fissato non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo, sono a carico del deliberatario.

Torino, li 15 maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 29 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il sig. Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione triennale del tronco della strada provinciale N. 9 da Pinerolo a Torre Pellice, dalla sua diramazione dalla strada Pinerolo-Cuneo fino all' ingresso dell'abitato di Torre Pellice, compresa la diramazione Luserna-San Giovanni, della lunghezza di metri 12,655, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 16,169.03 e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1877 e sarà ultimato al 30 giugno 1880; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1700 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 5,700 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 19 maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 30 Maggio 1877 N.° 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanze

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE

pei servizii postali e commerciali marittimi

DINANZI ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

(Seguito del discorso del Ministro dei lav. pubbl. — V. N. 21)

Ma altri peccati di omissione avrebbe commesso il Ministero riguardo alle linee interne. Alludo alla linea Brindisi e Messina, o meglio Brindisi-Siracusa, secondo le parole dell'on. Maldini, e secondo il concetto dell'on. Maurogònato.

E qui eccomi di fronte, non so se debba dire alle geremiadi od alle filippiche dell'on. Maurogònato, il quale, per la omissione di questa linea, asserì che io venni meno a tutte quelle dichiarazioni di affetto, che come Bresciano feci sempre a riguardo di Venezia.

Ma io assicuro l'on. Maurogònato, che mi sento proprio immune da ogni colpa verso Venezia, per la quale serbo una devozione, che non cesserà certo nemmeno per questi strani ed ingiusti clamori.

I lamenti, difatti, che mi si muovono dai deputati di Venezia. io li riassumerò adesso, salvo a svolgere a suo luogo le mie risposte, ed inchiudendole, per ora, in una sola parola per ciascuno di siffatti lamenti.

I lagni, che gli on. Maurogònato, Minich e Maldini mossero riguardo a Venezia, si riassumono in questo: Voi non avete proposto di prolungare il contratto colla *Peninsulare;* voi non avete provveduto a Venezia per il tempo posteriore al 1880; voi non avete mantenuto la linea Brindisi-Siracusa fra le linee sussidiate; non ci avete dato la linea Ancona-Zara, nè la linea Sira-Pireo.

Mi pare che in ciò vengano a compendiarsi i lagni dell'on. Maurogònato, dell'on. Minich, dell'on. Maldini. Difendiamoci dunque da questo pugnace manipolo dei deputati veneziani, i quali, all'eco dei *meetings* delle lagune, scesero tutti con emula gara nell'arringo contro le Convenzioni marittime.

Risponderò, ripeto, alle singole accuse, di mano in mano che entrerò a parlare delle varie linee; ma, ad ogni modo, dichiaro fin d'ora che, relativamente al prolungamento del contratto colla *Peninsulare* e relativamente alla linea Ancona-Zara, gli on. Maurogònato e Maldini non vollero che darsi l'immane fatica di sfondare una porta aperta.

Riguardo al servizio marittimo che dovrà aver luogo al di là del 1880, è contro tutti i precedenti legislativi l'occuparsi per un tempo di là da venire.

Riguardo alla linea Sira-Pireo, che come tale non è mai esistita, il non essere ora percorsa, non è che una conseguenza del miglioramento della linea del Levante, miglioramento di cui si lodano gli stessi avversarii.

Per ciò che concerne la linea per la quale si mena maggiore scalpore, la linea da Brindisi alla Sicilia, se una colpa io ho, di questa colpa certamente è complice e partecipe il Parlamento italiano. Ed invero, suppongano gli onorevoli oppositori che io avessi avuto tutte le migliori disposizioni per comprendere nelle Convenzioni cotesta linea, e mi dicano se l'avrei potuto fare, in onta non solo a ciò che è proclamato nella Relazione ministeriale del 1872, nella Relazione parlamentare del 1872, ma a ciò pure che vollero tutte le Commissioni speciali, nominate per istudiare cotesto tema dei servizii marittimi. E invero, la Commissione del 1870 dichiarò testualmente di essere *un assu[illegible]*, il sussidiare questa linea, e doversi, sacrificando anche una indennità per isciogliersi dal contratto, farla cessare. Ed ugualmente dalle Commissioni, che furono posteriormente nominate per riordinare i servizii dei quali si tratta, fu nel modo più assoluto, nel modo più reciso dichiarato che nelle nuove Convenzioni cotesta linea non dovesse essere compresa. Ora, suppongano gli [illegible]li oppositori che fosse stata anche mia convinzione [illegible] dovesse mantenere questa linea: anche in questo ca[illegible] avrei io potuto, senza venir meno all'omaggio che doveva a sì concordi ed unanimi voti di Giunte ministeriali e parlamentari, comprendere nelle Convenzioni questa linea che tutti volevano esclusa?

Ma, d'altra parte, mi citino gli onorevoli oppositori un qualsiasi Stato straniero, che per i servizii interni accordi dei sussidii a favore di queste corse di cabotaggio sulle proprie coste, ed allora nei loro lagni, nelle loro accuse potranno sostenere di avere almeno qualche precedente per la propria tesi.

L'on. D'Amico vi disse già nel suo discorso, che ciò non avviene in alcuno degli esteri Stati, che sussidiano le linee di navigazione. Mentre noi, per una necessità dipendente dalla nostra posizione geografica, anche nolenti dobbiamo pur sussidiare alcune di queste corse di cabotaggio, perchè i nostri porti principali esigono che per giungervi si percorra una lunga costiera, nessun altro Stato fa percorrere alle Compagnie sussidiate le spiaggie nazionali, fa eseguire più di un approdo nell' interno del paese.

L'on. Maldini nondimeno mi disse che io doveva comprendere questa linea fra le gratuite, ma obbligatorie. A tale proposito, io posso assicurare l'on. Maldini che, a tale scopo, non lasciai nulla di intentato presso il nuovo concessionario dei servizii fra l'Adriatico ed il Levante.

Sino da quando, nello scorso inverno, trattai a lungo per stipulare queste Convenzioni, feci ogni sforzo per comprendere tale linea fra le gratuite obbligatorie; ed avrei forse abbandonato anche la linea di Odessa, che pure fu assunta, pur di mantenere senza dispendio questa linea Brindisi-Messina; ma non mi fu possibile ottenerlo, perchè l'altra parte contraente non volle assolutamente accettarla fra le gratuite.

Io ho fede che essa sarà fatta ugualmente; ma, ad ogni modo, il sussidiarla non m'era consentito, dietro tutte le deliberazioni di cui ho discorso testè.

Ed ora mi farò a parlare di un'altra linea, a cui hanno con desiderio accennato gli on. Maurogònato e Maldini, e della quale da lungo tempo è presso il Ministero assiduo e fervidissimo propugnatore l'onorevole mio amico il deputato Elia, ed alla quale, infine, si riferisce una proposta firmata dall'on. Bonacci ed altri deputati delle Marche. Io ne parlo subito dopo i servizii interni, perchè, parlando della linea Ancona-Zara, mi pare quasi di parlare ancora di una domestica navigazione, dappoichè la Dalmazia era legata a Venezia da vivissimo affetto, per sei secoli visse sotto il mite governo della Repubblica veneta, a quel suolo sono legate ricordanze di glorie veneziane che sono glorie italiane, su quelle spiaggie parlasi il nostro idioma, ed è a sperarsi che i rapporti fra le due vicine ed opposte rive varranno a spegnere malintesi, che non hanno ragione di essere fra popoli che sono nati ad amarsi.

Per questa linea, d'altronde, con vantaggio di tutto il lungo cammino da Bukarest, Pesth, Belgrado, dal Montenegro, dalla Erzegovina, dalla Bosnia, dall'Albania, sarà grandemente abbreviato; e da Zara potrà giungersi in 20 ore a Roma, in 25 a Napoli ed a Torino.

Or bene, per questa linea, come già accennai, per questa linea non mai stata concessa dai precedenti Ministeri, io aderisco pienamente ai desiderii espressi dagli on. Elia, Bonacci e colleghi, del pari che dagli on. Maurogònato e Maldini. Essi comprenderanno certamente come, dal momento che, nonostante non fosse questa linea proposta da nessuna delle Commissioni, io la aggiunsi nei Capitolati che fanno parte integrante della legge, chiedendo facoltà di attuarla, io la aggiunsi ed introdussi precisamente perchè di tale facoltà intendeva far uso; ed è perciò che dissi agli on. Maurogònato e Maldini, che essi si proponevano di sfondare una porta aperta, e che questo era un miglioramento che io spontaneamente voleva introdurre a favore di Venezia, d'Ancona e di tutta la navigazione italiana.

Se parlai di contributo di Comuni, fu principalmente perchè la Commissione del 1876, sopra una petizione di Ancona, aveva opinato che solo con una lieve retribuzione avesse in ogni caso a concorrere lo Stato, e perchè la Provincia ed il Comune di Ancona a questo contributo si erano mostrati disposti. Ma io non farò di questo concorso una assoluta condizione; e dichiaro quindi fin d'ora d'aderire a che, col preavviso dei tre mesi di cui parla la Convenzione, sia attivata la linea Ancona-Zara.

Ed ora vengo al servizio del Levante. Per questo servizio, anche gli onorevoli deputati di Venezia ammettono che la condizione di quella città è notevolmente migliorata in virtù della nostra Convenzione. Ed invero, mentre prima colla *Trinacria* si doveva da Venezia andare a Costantinopoli mediante trasbordo; mentre nessuna linea diretta eravi dall'Italia a Costantinopoli, poichè anche la linea che partiva da Messina andava a Costantinopoli per Smirne, ed alternativamente per Salonicco, ora noi abbiamo dato all'Italia una linea diretta per Costantinopoli, e questa linea diretta l'abbiamo data specialmente a Venezia, in quanto che, invece, la linea del Levante che parte da Palermo non è diretta, ma si allaccia a Sira alla linea che, giungendo da Venezia, prosegue per Costantinopoli. In forza delle predette innovazioni, mentre prima si faceva il tragitto da Brindisi a Costantinopoli in 142 ore, il viaggio non sarà per lo innanzi che di 90 ore. E mentre da Venezia a Costantinopoli s'impiegavano prima 207 ore, non se ne impiegheranno d'ora innanzi che 145, risparmiando quindi un due giorni e mezzo di viaggio. Non è questo un notevolissimo vantaggio, che abbiamo dato a Venezia per le sue importantissime comunicazioni cogli scali del Levante?

Ma gli on. Maurogònato e Maldini vorrebbero che venisse aggiunta alle linee da attivarsi al presente anche la linea Sira-Pireo, dicendomi: Quest'allacciamento col Pireo c'è sempre stato; ora perchè volete toglierlo? Ma non è esatto il dire che questo allacciamento vi sia sempre stato. Vi fu soltanto dacchè alla *Trinacria* fu dato il servizio del Levante; e vi fu solo come conseguenza di quel vizioso percorso della linea del Levante, per cui vedemmo prolungarsi di tanto il viaggio dall'Italia a Costantinopoli.

Ora dunque, la mancanza dello scalo al Pireo non è che una conseguenza di un miglioramento introdotto, di un viaggio più breve, più diretto, che si viene ad attivare per Costantinopoli e per gli altri scali levantini. Inoltre, quanto alla pretesa aggiunta della linea Sira-Pireo, non conviene omettere di osservare altresì essere diminuiti i rapporti commerciali dell'Italia con quegli scali, mentre d'altronde dobbiamo tener conto delle ragioni finanziarie. E invero, mentre vi sono per le linee interne tanti giusti desiderii da soddisfare, non so chi vorrebbe seguire gli on. Maurogònato e Maldini nel consigliarmi di sussidiare una linea interamente estera, come è quella da Sira a Pireo, la quale, misurando la distanza di 39 leghe, porterebbe una spesa di 85 mila lire.

D'altronde, io posso dare una notizia che forse soddisferà, anche per questa parte, gli on. Maurogònato, Maldini, Minich e tutta la Camera.

Il Ministro per gli affari esteri di Grecia, in un colloquio ch'ebbe col nostro rappresentante in Atene, parlando della eventualità che non venisse rinnovata in favore della Compagnia di navigazione ellenica la Convenzione che sta per cessare, gli chiese di conoscere se il Florio sarebbe, in tal caso, disposto ad assumere quel servizio ed a quali condizioni.

Ora, fra i servizii dei piroscafi greci, non solo havvi la linea speciale e quindicinale da Sira a Pireo per Zea, ma questa linea si percorre anche nelle corse della linea del Peloponneso e in quella del golfo Argolide.

Vede adunque l'on. Maldini come il costituire delle Imprese potenti di navigazione, il che non entra molto, mi è sembrato, nelle sue idee, contribuisca a far sì che anche all'estero si facciano vantaggiosamente conoscere, apprezzare, ricercare i navigatori italiani.

La linea del Levante comprende inoltre un rimarchevole miglioramento, quello, cioè, mediante il quale si stabilisce la prolungazione della linea di Costantinopoli fino ad Odessa; prolungazione la quale era contemplata pure nella Convenzione con la *Trinacria*, ma era contemplata in modo che fosse facoltativa, purchè sussidiata, mentre noi l'abbiamo introdotta obbligatoria e gratuita.

Ora, anche questo viaggio assicurato dall'Italia al Mar Nero, credo sarà da tutti riconosciuto avere una importanza incontestata.

Il Mar Nero è uno dei mari che diede sempre maggior alimento alla marineria italiana. Al commercio del Mar Nero deve in gran parte la Liguria la sua grandezza. Chi non conosce le fiorenti colonie che i Genovesi vi avevano stabilito?

Per questa ragione io mi sentiva già inclinato ad assicurare all'Italia una tale navigazione; ma d'altronde cotesta linea mi veniva segnalata, nei rapporti statistici, dai nostri agenti all'estero come di somma e crescente importanza per il commercio italiano, in forza del continuo aumento di traffico con quei paesi.

Già la Relazione postale del 1874 aveva dimostrato come lo scalo di Odessa presentasse, nel traffico esercitato coi nostri piroscafi, un notevole incremento in confronto degli anni addietro; mentre diminuiva il correlativo movimento cogli scali della Grecia e della Turchia.

Ma altri rapporti recenti, spediti al Ministro degli esteri dal nostro Console in Odessa, constatano del pari il riflessibile aumento che anche nel 1875 si ebbe a riscontrare nelle importazioni fatte in quel porto dalla nostra marina mercantile. Mentre, infatti, nel 1874 queste importazioni non giunsero ai 9 milioni, nel 1875 furono di circa 15 milioni e mezzo: differenza quasi per intero dovuta ai piroscafi della *Trinacria*. Egli è che, come avverte quel Console, gli agrumi, le frutta, le mercerie, i marmi, gli olii, i vini italiani cominciano a figurare con onore in quegli scali, e tutto fa presagire che il nostro paese, mantenendo attive comunicazioni con Odessa, potrà ivi assicurarsi un florido avvenire.

In questi servizii del Levante, l'on. D'Amico ha creduto di osservare che, se a torto si lagnano i Veneziani, i quali l'on. D'Amico dimostrò che molto invece guadagnano dalla nostra Convenzione, qualche detrimento verrebbe ad avere la città di Napoli, perdendo essa per i viaggi del Levante il vantaggio di essere direttamente toccata dai legni destinati ai viaggi medesimi.

A questo riguardo, io devo rispondere all'on. D'Amico, che anche le precedenti Convenzioni non facevano punto passare per Napoli, come non li fanno passare le attuali, i piroscafi destinati al servizio del Levante.

Per la precedente Convenzione colla *Trinacria*, questo servizio del Levante partiva anzi da un punto più prossimo al Levante, cioè da Messina, mentre ora partirebbe da Palermo, senza che questo arrechi un aggravio, perchè noi ci valiamo del viaggio del Levante nel tratto da Palermo a Messina per uno di quei viaggi che dobbiamo fare per il servizio interno fra questi due porti. In ogni modo, ripeto, nemmeno colla precedente Convenzione era contemplata Napoli nei viaggi pel servizio del Levante. I piroscafi destinati al Levante partivano e passavano per Napoli soltanto per la convenienza dell'armatore, non essendo per esso bastante il carico della Sicilia per il Levante; tanto che l'on. D'Amico sa meglio di me come i piroscafi della *Trinacria* partissero non solamente da Napoli, ma, toccando Napoli, da Marsiglia.

Ad ogni modo, io posso assicurare l'on. D'Amico, che ogni mia opera ed influenza sarà adoperata verso il Florio, perchè anche in seguito i piroscafi destinati al servizio del Levante, passino per Napoli; ed io ho piena fidanza, per la gentile condiscendenza spesso sperimentata del Florio, per il suo patriottismo, il suo desiderio di mantenere vivi i vincoli fra le due grandi città del mezzogiorno, ho piena fidanza, dicevo, di poter raggiungere lo scopo.

Vengo all'Egitto.

Nessuna obbiezione udii fare, da quanti oratori parlarono in questa discussione, riguardo a questo servizio dell'Egitto, tranne che dall'on. Naurogònato, il quale mi chiese perchè in questo servizio dell'Egitto, il quale è poco produttivo, avessi accresciuto il numero delle corse.

Se l'on. Maurogònato avesse avuto la bontà di leggere la relazione.....

Maurogònato. L'ho letta.

Ministro pei lavori pubblici. Ebbene, allora avrà veduto, che pendeva una lite col concessionario di quel servizio, in forza della quale il medesimo sosteneva di essere in pieno diritto di cessare tale servizio, perchè perdente; mentre l'Amministrazione sosteneva che, a termini del contratto, la perdita nei servizii, che dava luogo alla rescissione del contratto, doveva essere valutata complessivamente fra i prodotti del viaggio dell'Egitto e di quello delle Indie, in modo che, non essendovi perdita sui due servizii presi complessivamente, avuto riguardo agli utili del servizio delle Indie, i viaggi coll'Egitto dovevano continuare. Eravi perciò una lite, che era conveniente di definire, e che si definì infatti colla presente Convenzione.

D'altra parte, sembrava equo ed opportuno che quel medesimo servizio settimanale, che ha Venezia per l'Egitto per mezzo della *Peninsulare*, l'avesse anche il Tirreno per mezzo del Rubattino.

Mi sembrava d'altronde utile, sotto ogni aspetto, che tale servizio coll'Egitto fosse reso settimanale, allo scopo di renderlo più utile al commercio, e nel medesimo tempo più produttivo, Imperocchè l'on. Maurogonato sa meglio di me come i viaggi per decade, nei quali il pubblico non ha ben presenti i giorni in cui avvengono le partenze, siano assai meno accetti e meno produttivi, che non i viaggi settimanali.

Ora vengo alle Indie *(Ilarità)*; ma, dovendo passare il Mar Rosso, non per andare al Deserto, ma per correre alla Terra promessa, che in questo caso non è la terra di Chanaan, ma i lidi di Singapore, e questi lidi essendomi resi irti di scogli dai miei onorevoli oppositori, io domando di riposarmi un istante. *(L'oratore si riposa)*.....

Ministro pei lavori pubblici. Mi resta a parlare dei servizii che, secondo me, per l'avvenire del paese, sono i più importanti fra tutti; dei servizii pei mari lontani, dei servizii che devono avvicinare l'Italia all'India e all'Indo-China.

La navigazione dell'India è stata da poco tempo introdotta e sussidiata dall'Italia. E certamente noi, istituendo quella navigazione, abbiamo fatto (l'esperienza lo ha dimostrato), abbiamo fatto opera utile e benefica per il paese.

Abbiamo congiunto l'Italia con quest'altra Italia gigantesca che si trova nell'Asia, che ha le sue Alpi nell'Himalaya, il suo Po nel Gange, il suo Adige nel Brumapatra, il suo Piemonte nell'altipiano dei Rageputi, la sua Lombardia nelle campagne del Benares, la sua Calabria nel Malabar, la sua Puglia nel Caromandel, la sua Sicilia nell'isola di Ceylan, la sua Venezia a Calcutta, la sua Genova a Bombay. Abbiamo tratto a quei commerci l'Italia, e grandissimi furono i profitti che se ne ottennero in breve tempo. Da principio, l'esportazione e l'importazione erano state poco rilevanti; a poco a poco esse sono cresciute sino al punto, che l'importazione dall'India è giunta a rappresentare un valore annuo di 31 milioni e mezzo; e l'esportazione dall'Italia nell'India, un valore di 6 milioni e mezzo, costituito quest'ultimo nella massima parte da liquori, vini e manifatture tessili, come l'importazione è nella massima parte costituita dal cotone e dalle semenze oleose.

Ma qui sorgono gli on. Maurogònato, Maldini e Minich, e mi dicono: Ma se per l'Egitto e per l'India il Ministero provvede riguardo a Genova, a Napoli, alla Sicilia, esso non provvede riguardo a Venezia.

Per Venezia, ora il servizio dell'Egitto e dell'India è fatto dalla Compagnia inglese *Orientale e Peninsulare*. La Compagnia *Orientale e Peninsulare* fa da Venezia un viaggio settimanale per Alessandria; e coi piroscafi della *Peninsulare*, Venezia va, non una sola volta al mese, come Genova, ma due volte al mese, senza trasbordi, a Bombay; onde, per l'India, meglio di Genova viene ad essere servita Venezia.

Ma, soggiungono gli on. Maldini e Maurogònato, il contratto colla *Peninsulare* scade nel febbraio del 1878,

e voi, Ministro, non avevate proposto di rinnovarlo, di prorogarlo fino al 1880, epoca fino alla quale perdura il contratto fra la *Peninsulare* ed il Governo inglese. E poi, anche prorogato questo contratto, soggiungono ancora gli onorevoli oppositori, esso non provvederebbe che fino al 1880, dopo il qual tempo è molto dubbio che la *Peninsulare* abbia a rinnovare il suo contratto col Governo inglese. Dopo il 1880, infatti, osservò l'on. Maurogònato, potrebbe darsi che la valigia delle Indie non parta da Brindisi, ma, compiute le ferrovie sulle opposte rive dell'Adriatico, parta dal continente europeo a Salonicco, nel qual caso cesserebbe conseguentemente per l'Italia il servizio della *Peninsulare*, attivato con partenza da Brindisi pella valigia inglese delle Indie; ed allora, dopo il 1880, come si provvederebbe a Venezia?

Riguardo al prolungamento del contratto colla *Peninsulare* fino al 1880, io non capisco davvero l'opposizione dei Veneziani. Essi sapevano benissimo che era nelle intenzioni del Ministero questo prolungamento del contratto; sapevano che fu solo per reverenza al Parlamento, nel quale altra volta i Veneziani stessi avevano mostrato di preferire che sorgesse una Compagnia di navigazione nazionale, che non s'era proposto con questa Convenzione il prolungamento del contratto colla *Peninsulare*. Fu dunque per deferenza al Parlamento che io attesi di fare analoga proposta, amando che, in occasione di questa legge, la Camera esprimesse a tale riguardo la sua opinione. E *non erat periculum in mora*; perchè, se anche trattandosi di servizii come quelli a cui provvede la Convenzione attuale, i quali debbono andare in vigore col 1° di luglio di quest'anno, e sebbene si tratti di un vasto ordinamento, che dà luogo a sì ampia discussione pei molti interessi che vi sono legati, pure si giunge in tempo ad approvare, prima della scadenza dei contratti, la Convenzione medesima, tanto più si sarebbe potuto provvedere in tempo per la Convenzione colla *Peninsulare*, scadendo quella che è in vigore assai più tardi, e non potendo il relativo provvedimento dar luogo a sì ampia discussione, trattandosi di proroga pura e semplice. L'on. Maldini sa, del resto, che, prima ancora che fosse nominata la Commissione parlamentare per l'esame di questo progetto di legge, avendomi egli chiesto se io avrei accettata una proposta, con cui mi si desse facoltà di rinnovare la Convenzione colla *Peninsulare*, io dissi che anzi ne sarei stato ben lieto, risparmiandomi per tal modo di presentare, come altrimenti avrei fatto, un apposito progetto di legge. Quindi, come si potè mai dubitare che questa prorogazione di contratto non fosse nelle intenzioni del Ministero? Come si potè mai adombrarsi tanto, dietro cotesto timore, che non aveva ragione di essere?

Ma dal 1880 in poi, soggiungono gli onorevoli oppositori, come farete a provvedere alla Venezia, dal momento che voi adesso disponete di tutta la somma degli 8 milioni, che dichiarate essere disponibile per i servizii marittimi?

Ora, domando io agli on. Maurogònato e Maldini, se sia normale, se sia conforme ai procedimenti legislativi, l'occuparci ora di servizii e di Convenzioni che scadrebbero dopo il 1880, di eventualità che da qui a parecchi anni si possono o non si possono verificare.

L'on. Maurogònato mi disse che noi ce ne potevamo occupare benissimo, dal momento che ci occupammo in questa Convenzione di servizii, i quali, come quelli del Rubattino per l'Egitto e per le Indie, scadono nel 1883. Ma io ho già risposto su questo punto all'on. Maurogònato.

Io gli dissi che, non solo un incontestabile legame correva fra questi servizii e gli altri assunti dal Rubattino, ma che eravi una lite, alla quale conveniva provvedere, e si è provveduto con questa combinazione.

Ma, soggiunge l'on. Maurogònato, dopo il 1880 non avremo probabilmente la *Peninsulare*, poichè la valigia delle Indie sarà trasportata per mare da Salonicco, anzichè dall'Italia. In primo luogo, a questi lumi di luna, colla guerra d'Oriente che ora incomincia, io non so davvero come si possa presumere che una linea continua di ferrovia possa pel 1880 giungere fino a Salonicco. Attualmente la ferrovia di Salonicco non giunge che a Prestina. Da Prestina avvi un lungo tratto in lacuna, e non si è ancora stabilito quale via, oltre Prestina, debba tenersi, se cioè quella che debba congiungersi alle ferrovie già costruite a Banya-Luka, nella Bosnia, oppure l'altra, che faccia la congiunzione a Belgrado.

Io non so, quindi, trattandosi di linee ancora in progetto, di linee sul cui tracciato si contende, come mai, soprattutto colla guerra d'Oriente, l'on. Maurogònato possa presumere che quelle strade ferrate debbano essere finite nel 1880, anche ove esse abbiano proprio ad avere per effetto che la valigia inglese delle Indie si faccia allora partire da Salonicco.

E poi non vedo ragione di sgomento, nemmeno ove questo caso così improbabile si verificasse, e sotto l'aspetto della possibilità di provvedere ai mezzi occorrenti per affidare siffatto servizio ad una Compagnia nazionale.

Prima di tutto, non è detto che gli otto milioni per servizii marittimi siano propriamente le colonne d'Ercole per tutto il tempo futuro.

Ma d'altronde, anche volendo ritenere che si stia nel futuro nei limiti di spesa sostenuta in passato, facciamo pure dei calcoli sulle somme relative.

Cosa ci costa il servizio dell'Egitto?

In base alla Convenzione pel servizio fra l'Egitto ed il Tirreno, questo servizio, in ragione d'anno, ci costa 300 mila lire; il servizio delle Indie, in base a questa medesima Convenzione, ci costa 1,080,000 lire.

Dunque siamo a 1,380,000 lire.

Ora, per l'eguale servizio che si istituisse dall'Adriatico all'Egitto ed all'India, noi avremmo sulle somme che si dispongono al presente il mezzo milione che si paga alla *Peninsulare*. Ove i servizii dell'Adriatico e del Mediterraneo per l'Egitto e le Indie si congiungessero, potendosi fare delle economie, ne viene che con poco più di mezzo milione noi potremmo sopperire. Ciò posto, prendete la media di ciò che si è speso negli ultimi cinque anni, e troverete che si sono spese in media annualmente lire 8,556,000.

Dunque resterebbe il margine di circa mezzo milione; e ciò, senza che siavi luogo ad alcuno sgomento da parte di Venezia, varrebbe a costituire i corrispettivi necessarii per i servizii che sono chiesti dagli onorevoli oppositori. Ed essi, d'altronde, dimenticano le somme che, a termini della presente Convenzione, si renderanno disponibili di mano in mano che s'aprono le nostre strade ferrate.

Ma, dovesse anche accrescersi la spesa, è mai possibile che a Venezia non debba essere mantenuta la navigazione coll'Egitto e colle Indie?

Davvero che gli onorevoli deputati della Venezia, ciò supponendo, e per quanto io creda che esprimano convinzioni sincere, fanno torto certamente, non a me, ma all'Italia, la quale non potrebbe mai permettere che Venezia non dovesse, al pari di Genova, continuare ad essere dotata di queste linee di navigazione con Alessandria e Bombay.

È egli mai concepibile che, mentre dal 1860 in poi vi fu sempre progresso nella nostra navigazione nazionale, debba farsi nel 1880 un regresso sì essenziale e funesto? Sono adunque serii cotesti timori?

Venezia, d'altra parte, è quello fra i grandi porti d'Europa che più d'ogni altro ebbe abbreviato il cammino colle regioni orientali in dipendenza dell'apertura dell'istmo di Suez. Venezia ebbe abbreviato il suo cammino per Bombay nientemeno che del 61 per cento, l'ebbe abbreviato di 33 giorni, mentre tutti gli altri porti conseguirono tale abbreviamento in proporzione minore.

Ora possono mai supporre i Veneziani, che in queste

condizioni vantaggiose, e coll'aprirsi della strada ferrata della Pontebba, che in breve sarà compiuta (strada ferrata a cui il Ministero è disposto di recare ogni aiuto, anche accordando le linee di accesso), mentre i Veneziani conoscono le favorevoli disposizioni pel Ministero per la linea di Portogruaro, possono mai supporre, io diceva, i nostri onorevoli oppositori che, aperti i valichi alpini, venga a cessare la navigazione, la quale li congiunga ai mari dell'India e dell'Egitto? Davvero che io non concepisco come ciò possa passare per la mente di chicchessia.

Per quanto l'on. Maurogònato abbia cominciato collo escludere tale supposizione, pure io mi permetto di credere che tutto questo abbia origine da una opposizione politica....... *(Oh! oh!)*.

Maurogònato. Domando la parola.

Varè. Domando la parola per un fatto personale.

Ministro pei lavori pubblici. L'on. Varè ha domandato la parola per un fatto personale. Io non l'ho punto nominato, e nel parlare d'opposizione politica non posso naturalmente riferirmi a lui. Ma in me è fermissima l'opinione, che qui non si tratta che di opposizione politica. L'Opposizione a Venezia ha cercato di trovare un'arme contro il Ministero; ed è naturale che, per quella *carità del natìo loco*, la quale trae anche i più generosi a gareggiare di zelo quando si tratta di atti informati a sì nobile sentimento, si siano associati anche gli amici nostri a questa lotta, che pareva diretta a togliere i supposti detrimenti alla navigazione dell'Adriatico e di Venezia.

Ora, dopo la dimostrazione che ieri l'altro ha fatto l'on. D'Amico, dopo le cose che con profonda convinzione io oggi ho detto, possono ancora sostenere i Veneziani che questi detrimenti sussistono, mentre invece si è dimostrato che dalla nostra Convenzione Venezia ha rilevanti vantaggi?

Inoltre l'insussistenza, l'inanità di ciò che ci viene detto dagli on. Maurogònato e Maldini mi pare evidente, anche per altre considerazioni. Essi ci dicono: Noi siamo preoccupati dello stato di cose che nascerà dopo il 1880; per allora voi non avete denaro, voi esaurite ora tutti i mezzi disponibili: come farete a provvedere a Venezia? Risparmiate quindi il mezzo milione della linea di Singapore, risparmiatelo affinchè con questo mezzo milione possiate provvedere a Venezia dopo il 1880.

Ora vedete, o signori, in che flagrante e stranissima contraddizione si trovano i nostri onorevoli oppositori. Essi ci dicono di risparmiare adesso, di mettere in serbo mezzo milione per il tempo posteriore al 1880; e poi, con mirabile coerenza, ci domandano la linea Sira-Pireo che costerebbe 85,000 lire, la linea Ancona-Zara che ne può costare 58,000, la linea della costa occidentale della Sardegna che importerebbe almeno 144,000 lire, la linea da Brindisi a Siracusa che, anche a prezzi ridotti, costerebbe 170,000 lire; ed allora il mezzo milione, che hanno tanto a cuore di risparmiare, sarebbe pel fatto loro quasi completamente esaurito.

Ecco in quale flagrante contraddizione si sono posti i nostri onorevoli oppositori! *(Continua)*.

CONVENZIONE PER LE FERROVIE SARDE

Ecco il testo della Convenzione presentata alla Camera dei deputati dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto col Ministro delle finanze, e che si sta ora esaminando negli Ufficii.

REGNANDO S. M. VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

L'anno del Signore 1877, addì 1° del mese di maggio, in Roma, ed in una delle sale del Ministero dei lavori pubblici;

Fra S. E. il comm. Agostino Depretis, presidente del Consiglio dei ministri e Ministro delle finanze, e S. E. il comm. Giuseppe Zanardelli, Ministro dei lavori pubblici, contraenti in nome dello Stato, da una parte; e

La Società delle strade ferrate Sarde, rappresentata dal sig. comm. avv. Epaminonda Segrè, consigliere delegato dal Consiglio d'amministrazione della stessa Società, come dalla qui annessa deliberazione, dall'altra parte;

Si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. È mantenuta alla Società delle strade ferrate Sarde la concessione della costruzione e dell'esercizio delle linee da Cagliari ad Oristano, da Decimomannu ad Iglesias, e da Portotorres a Sassari ed alla Stazione attuale di Ozieri.

Restano a carico della Società le opere di compimento, che ancora possono mancare per ottenere il collaudo delle linee suddette; e così pure resta a suo carico la costruzione della Stazione definitiva di Cagliari, in conformità al progetto approvato dal Ministero dei lavori pubblici col R. Decreto 3 giugno 1876.

Art. 2. È pure mantenuta alla predetta Società delle strade ferrate Sarde, la quale definitivamente la accetta, la concessione della costruzione e dell'esercizio, a spese, rischio e pericolo della Società medesima, delle altre linee di ferrovia da Oristano per Macomer all'attuale Stazione di Ozieri, e da questa Stazione a Terranova.

Art. 3. Le concessioni, di cui nei due precedenti articoli, sono fatte ed accettate sotto l'osservanza delle clausole e condizioni contenute nella presente Convenzione e nell'annesso Capitolato d'oneri, nonchè sotto l'osservanza delle disposizioni della legge 20 marzo 1865, numero 2248, sui lavori pubblici e dei Regolamenti relativi alla medesima.

Resa esecutoria la presente Convenzione, cesseranno di aver effetto tutti gli atti di concessione e tutte le Convenzioni stipulate fra il Governo e la Società riferibilmente alle strade ferrate della Sardegna; e i rapporti fra le parti riguardanti le suddette strade ferrate saranno regolati esclusivamente dalla presente Convenzione.

Nulla però è innovato quanto ai diritti dei portatori delle Obbligazioni già emesse dalla Società in base alle precedenti Convenzioni.

Art. 4. Per effetto di questa Convenzione, restano pienamente definite, transatte e soddisfatte tutte le differenze, questioni, pretese o diritti esistenti o che potessero esistere, di qualsivoglia natura, fra lo Stato e la Società delle strade ferrate Sarde, dipendentemente o in relazione alle dette strade ferrate, alla loro concessione ed al loro esercizio, nonchè alle liquidazioni fin qui operate, sia dei prodotti, sia della garanzia concessa dal Governo, assolvendosi reciprocamente le parti contraenti e con patto di finale liberazione.

Per determinare quanto possa essere dovuto alla Società per titolo di garanzia di prodotto netto sino a tutto il primo semestre del 1877, la liquidazione sarà fatta nei modi fin qui praticati dal Governo, con rinuncia da parte della Società ad ogni eccezione o pretesa.

Art. 5. Entro il termine di due mesi dalla data della legge di approvazione della presente Convenzione, la Società delle strade ferrate Sarde presenterà all'approvazione del Governo nuovi statuti, che siano in maggiore accordo colle condizioni attuali della Società stessa e cogli usi vigenti nel Regno.

L'Assemblea degli azionisti, che approverà il progetto dei nuovi statuti, eleggerà contemporaneamente il primo Consiglio di amministrazione, i cui membri saranno indicati negli statuti stessi, e che dovrà entrare in carica appena emesso il Decreto Reale di approvazione, per rimanervi fino a che siano aperte all'esercizio tutte le linee enumerate all'articolo 2.

Tanto questo Consiglio, quanto gli altri da eleggersi per l'avvenire, saranno composti per almeno due terzi di Italiani residenti nel Regno, ed Italiani saranno il presidente del Consiglio stesso e il direttore della Società.

La sede della medesima dovrà essere in Roma.

Art. 6. Il Governo garantisce alla Società, per tutta la durata della concessione, un annuo prodotto netto per ogni chilometro delle strade indicate negli articoli 1 e 2, sul

quale trovisi regolarmente attivato il servizio dei viaggiatori e quello delle merci a grande e piccola velocità.

La misura per la suddetta garanzia e le norme per la sua applicazione sono determinate negli articoli seguenti.

Art. 7. Dal 1° luglio 1877 fino a che non saranno aperti all'esercizio, a termini dell'articolo precedente, i tronchi di ferrovia dall'attuale Stazione di Ozieri alla Stazione definitiva di Ozieri da una parte ed a Giave dall'altra, la garanzia di annuo prodotto netto chilometrico a favore della Società resta stabilita in L. 12,000.

Art. 8. Dal giorno in cui siano aperti all'esercizio i due tronchi preindicati, l'annua garanzia di prodotto netto chilometrico per le linee costruite e da costruirsi sarà portata a L. 14,800.

Art. 9. La garanzia per le linee di cui all'art. 2 della presente Convenzione, nella rispettiva misura determinata negli articoli 7 e 8, si applicherà dal giorno in cui sarà aperta all'esercizio pei viaggiatori e per le merci a grande e piccola velocità ciascuna delle sezioni in cui le linee medesime vengono a tale effetto divise.

La linea da Oristano all'attuale Stazione di Ozieri viene divisa nelle seguenti sezioni:

Sezione da Oristano a Paulilatino,
Id. Paulilatino a Macomer,
Id. Macomer a Giave,
Id. Giave all'attuale Stazione di Ozieri.

La linea dall'attuale Stazione di Ozieri a Terranova viene divisa nelle seguenti sezioni:

Sezione dall'attuale Stazione di Ozieri alla Stazione definitiva di Ozieri,
Id. dalla Stazione definitiva di Ozieri ad Oschiri,
Id. da Oschiri a Monti,
Id. da Monti a Terranova.

Art. 10. Le somme che, per effetto delle garanzie di prodotto netto, di cui ai precedenti articoli 7, 8 e 9, il Governo avesse a corrispondere alla Società, saranno determinate come segue:

Sino a L. 7000 di prodotto lordo chilometrico, oltre al prodotto netto assicurato, il Governo pagherà la metà di quanto mancherà al compimento delle L. 7000 di prodotto lordo.

Dalle L. 7000 in su, l'eccedenza del prodotto lordo sarà ripartita per 46 per cento a favore della Società e per 54 per cento a favore del Governo in diminuzione delle somme di prodotto netto dal medesimo garantite.

Finchè non si trovi regolarmente attivato il servizio dei viaggiatori e quello delle merci a grande e piccola velocità sopra tutte le linee, di cui nell'art. 2 della presente Convenzione, la somma di L. 7000, di cui nei precedenti capoversi, rimane invece determinata in L. 6000.

Art. 11. Nel determinare il prodotto lordo per i computi di cui nel precedente articolo, sarà tenuto calcolo di ogni sorta di provento sociale, sia del traffico, sia fuori del traffico, sia derivante da qualsivoglia altra causa attinente o dipendente dalle strade ferrate di cui trattasi.

Il prodotto lordo chilometrico si determinerà sulla media di tutte le linee in esercizio.

Art. 12. La liquidazione delle somme dovute dal Governo per le accordate garanzie sarà fatta per semestre; ed a questo scopo, alla fine del primo semestre d'ogni anno sarà preparato d'accordo un conto provvisorio dell'ammontare dei prodotti delle linee nel semestre scaduto. Sulle basi di detto conto si determinerà la somma dovuta dal Governo per quel semestre, della quale soltanto i 4|5 si accrediteranno alla Società, salvo a liquidare il conto definitivo alla fine dell'anno.

Art. 13. Quando, per l'aumentato prodotto lordo delle strade ferrate, il Governo cesserà dal dover fare pagamenti alla Società a titolo di garanzia di prodotto netto, la Società rimborserà annualmente al Governo le somme per detto titolo pagate, coll'interesse del 4 per cento, mediante corresponsione del 40 per cento del prodotto lordo eccedente il limite del prodotto per cui siano cessati gli effetti della garanzia.

Il rimborso verrà applicato all'estinzione prima dell'interesse e poi del capitale.

Art. 14. La linea da Oristano all'attuale Stazione d'Ozieri dovrà essere compiuta ed aperta al servizio dei viaggiatori e delle merci a grande e piccola velocità entro il termine di 5 anni dalla data della legge di approvazione della presente Convenzione.

La linea dall'attuale Stazione di Ozieri a Terranova dovrà essere compiuta ed aperta come sopra entro il termine di 6 anni dalla data della legge suddetta.

Art. 15. La Società avrà facoltà di emettere Obbligazioni 3 per cento del valore nominale di L. 500 ciascuna, ammortizzabili entro il termine della concessione, per raccogliere il capitale necessario a costruire le linee indicate nell'articolo 2, e per provvedere il materiale mobile necessario all'esercizio delle medesime.

Il Governo potrà limitare il numero delle Obbligazioni da emettersi, ove lo ritenga eccessivo per lo scopo suindicato.

In niun caso, la Società potrà emettere un numero d'Obbligazioni il cui servizio d'interesse e di ammortizzazione, unito a quello delle Obbligazioni già emesse, ecceda l'ammontare del prodotto netto, che a linee compiute è garantito alla Società, a termini dell'articolo 8.

Art. 16. Spetterà alla Società di provvedere all'alienazione delle Obbligazioni. Però occorrerà il consenso del Governo ogniqualvolta il ricavo netto dell'alienazione medesima non raggiungesse L. 230 per ogni Obbligazione.

I titoli saranno depositati nelle casse dello Stato, e verranno consegnati ai compratori dietro mandato della Società, mediante il pagamento del netto ricavo del prezzo di alienazione.

Art. 17. Le somme ricavate dall'alienazione delle Obbligazioni resteranno depositate nelle casse dello Stato sino al loro impiego nella costruzione delle strade ferrate, e nelle relative provviste di materiale mobile.

Lo Stato, per il tempo che terrà in deposito tali somme porterà a credito della Società l'interesse medio dei Buon del Tesoro.

Art. 18. Le somme medesime verranno erogate pei seguenti titoli:

a) per fare direttamente il servizio degli interessi e dell'ammortizzazione delle Obbligazioni, di cui all'art. 15, sino al termine della costruzione delle linee indicate nell'articolo 2;

b) per somministrare alla Società i fondi occorrenti alla costruzione delle linee predette ed alla provvista del relativo materiale mobile.

Art. 19. I fondi, di cui nella lettera *b*) dell'articolo precedente, saranno somministrati alla Società in rate non minori di L. 300,000, a misura dell'avanzamento dei lavori e delle provviste, in base a regolari situazioni o conti cauzionali, debitamente certificati dagli ingegneri governativi preposti alla sorveglianza dei lavori, e sotto deduzione di una trattenuta del 10 per cento.

A tale effetto, prima dell'incominciamento dei lavori, la Società presenterà al Governo una estimazione particolareggiata dei lavori e delle provviste di ciascuna delle sezioni indicate nell'articolo 9.

Il Governo, veduta l'estimazione suddetta, stabilirà la tariffa dei prezzi unitarii, che saranno da applicarsi ai lavori ed alle provviste nelle situazioni o conti cauzionali di cui sopra.

Subito dopo l'apertura all'esercizio di ciascuna sezione, ne sarà fatta la liquidazione finale, pagando il saldo che risultasse dovuto alla Società, unitamente alle relative ritenute.

Art. 20. Il Governo garantisce ai portatori delle Obbligazioni, da emettersi in virtù della presente Convenzione, il servizio degli interessi e dell'ammortizzazione del capitale.

Le somme dovute per questo titolo d'interessi e d'ammortizzazione saranno alle singole scadenze pagate, a cura del Governo e per conto della Società.

Le spese relative a questo servizio saranno a carico della Società.

Art. 21. Le cartelle rappresentanti le dette Obbligazioni saranno sottoscritte da un delegato del Governo, e porteranno la dichiarazione della garanzia governativa nei termini dell'articolo precedente.

Art. 22. Per i pagamenti di cui nel precedente articolo, il Governo, dopo l'apertura all'esercizio di tutte le linee indicate all'art. 2, farà uso delle somme che da esso fossero dovute alla Società per l'accordata garanzia di prodotto netto.

Qualora poi, per maggiore prodotto delle ferrovie, risultasse dalla liquidazione, di cui all'art. 12, che le somme dovute dal Governo per garanzia chilometrica fossero insufficienti al servizio delle Obbligazioni, la somma mancante dovrà dalla Società essere versata nelle casse dello Stato un mese prima della scadenza dei pagamenti.

Nel caso che la Società non adempisse a tale obbligo, il Governo, per provvedere alla deficienza, potrà valersi di tutti i mezzi di ragione, sia sui prodotti delle ferrovie, sia su tutti indistintamente gli altri averi della Società; ed avrà pure facoltà di riscuotere, mediante agenti governativi presso le singole Stazioni ferroviarie, tutti i prodotti dell'esercizio ed ogni altro provento della Società.

Art. 23. A partire dal giorno in cui, a termini dell'art. 8, incomincierà a decorrere la garanzia di L. 14,800, e fino a che siano aperte all'esercizio tutte le linee indicate nell'art. 2, il Governo farà trattenuta di lire *mille* per chilometro sulle somme spettanti alla Società per prodotto netto garantito sulle linee contemplate nell'art. 1.

La somma risultante da tale trattenuta sarà convertita in Consolidato italiano 5 per cento fino a costituire un'annua rendita di L. 25,000, che resterà vincolata a titolo di cauzione definitiva, per essere restituita alla Società dopo il collaudo finale delle linee menzionate all'art. 2.

Le cedole d'interessi, che si matureranno sopra detta rendita, saranno riscosse semestralmente dalla Società.

Art. 24. Costituita la cauzione di L. 25,000 di rendita, la trattenuta, di cui all'articolo precedente, andrà ad aumentare il fondo per le costruzioni, indicato all'art. 17.

Andranno del pari in aumento dello stesso fondo tutte le somme che, a titolo di prodotto netto garantito, saranno dovute alla Società sulle sezioni accennate nell'art. 9, fino a che tutte le linee sieno aperte all'esercizio.

Anche sopra le somme indicate in questo articolo il Governo porterà a credito della Società l'interesse medio dei Buoni del Tesoro.

Art. 25. Rimarrà ferma l'attuale cauzione di altre lire 25,000 di rendita, che trovansi depositate presso la Cassa dei Depositi e Prestiti, fino a che siano dalla Società adempiuti tutti gli obblighi, di cui è parola nella seconda parte dell'articolo 1.

Art. 26. A maggior cauzione di tutti gli obblighi della Società, così per la costruzione ed esercizio delle linee, come per la rilevazione da essa dovuta al Governo per la garanzia del medesimo verso i portatori delle Obbligazioni, la Società stessa dà in ipoteca, in favore dello Stato, le strade ferrate già da essa costruite, di cui all'articolo 1 della presente Convenzione; e si obbliga di dare altresì in ipoteca quelle di cui all'art. 2, sezione per sezione, a misura che verranno costruite, e prima che ogni sezione venga aperta all'esercizio.

L'ipoteca verrà inscritta, senza alcuna spesa a carico della Società, per la somma di 50 milioni di lire.

Art 27. Nei casi contemplati dagli articoli 250 al 255 inclusivi della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici, le strade ferrate indicate nell'articolo 2, le opere eseguite e gli acquisti fatti per le medesime cadranno in proprietà assoluta dello Stato, senza alcun obbligo di corrispettivo e nemmeno di quello di stima accennato all'art. 254.

Art. 28. Nel caso che all'incominciamento dei lavori di costruzione delle linee descritte all'art. 2, non si ritenga dai contraenti conveniente di alienare le Obbligazioni in relazione al disposto dell'art. 16, il Governo farà alla Società delle anticipazioni fino alla concorrenza di L. 10 milioni, mediante Buoni del Tesoro all'ordine della Società medesima.

Questi Buoni del Tesoro saranno negoziati dal Governo, a misura dei bisogni, per conto e spese della Società, la quale dovrà, alle rispettive scadenze, pagarne il capitale e gli interessi col ricavo dell'alienazione delle Obbligazioni.

Se l'alienazione delle Obbligazioni non avesse ancora potuto convenientemente effettuarsi, detti Buoni saranno per una volta rinnovati alle premesse condizioni, sopra richiesta che ne faccia la Società due mesi prima delle rispettive scadenze.

Anche il ricavo dell'alienazione dei Buoni del Tesoro resterà nelle casse dello Stato per essere pagato alla Società in rate a misura degli avanzamenti dei lavori, in conformità a quanto, per il ricavo delle Obbligazioni, è disposto negli articoli 18 e 19.

Art. 29. La durata della presente concessione sarà di 99 anni, a decorrere dalla data della legge di approvazione.

Art. 30. La presente Convenzione, tutti i contratti ed atti qualsiansi, che la Società stipulerà relativamente ed esclusivamente alla costruzione ed esercizio delle linee concesse, saranno soggetti al diritto fisso di una lira, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 31. Non sarà definitiva nè valida la presente Convenzione, se non dopo che sarà stata approvata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società e per legge.

Il Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro delle finanze
AGOSTINO DEPRETIS.

Il Ministro dei lavori pubblici
G. ZANARDELLI.

EPAMINONDA SEGRÈ
RAFFAELE RUBATTINO, *testimonio.*
GIUSEPPE CORONA, *testimonio.*

Il Capo-Sezione del Ministero dei lavori pubblici
delegato alla stipulazione dei contratti
MARIANO FRIGERI.

LE STRADE FERRATE DELLA ROMANIA

II.

L'armata russa del sud-ovest è in gran parte scaglionata sulla riva sinistra del Pruth, che scende sensibilmente dal nord al sud. Le ferrovie della Moldavia sono composte d'una grande arteria parallela al Pruth, con un primo ramo all'est, *Ungheni*, che va sino al confine, ed un secondo ramo che vi si avvicina soltanto, *Berlad*.

I corpi d'armata russi possono quindi, sul principio, dirigersi rapidamente dall'est all'ovest, verso un punto qualunque delle strade ferrate tra Ungheni e Galatz, e poscia utilizzare queste linee secondo la loro convenienza. Questa convenienza dipende dal loro punto di partenza e dalla loro destinazione; ma dipende altresì (il che è più importante) dalle facilità che offrono le linee e dai mezzi di cui esse dispongono pei trasporti.

Già in Russia, da Kischeneff ad Ungheni, la costruzione delle ferrovie è ad un solo binario; e così pure in Romania, per tutte le linee senza eccezione. Da Kischeneff ad Ungheni, il tracciato verso Comesti, a 70 chil. circa da Ungheni, traversa un terreno instabile, sommamente difficile, e che diede luogo, in tre anni, ad accidenti e disinganni crudeli. Basti dire che vi sono delle trincee di un *migliaio di metri cubi*, e dei rilevati *del doppio*, e che sdrucciolano gli uni e gli altri; che si dovettero colmare delle vallate per mantenere i lavori di terra; che su 20 o 30 chil. si va ancora con molta precauzione, in modo che, prima della guerra, i treni viaggiatori dovevano esser limitati a due per settimana, per avere il tempo di spazzare le trincee che scorrono e di rialzare i terrapieni che sfuggono.

Senza dubbio, da sei mesi si è lavorato febbrilmente e senza risparmio di denaro per compiere questa sezione di linea, ma non si giunse in tempo; ed un primo punto da notare si è che, da Kischeneff ad Ungheni, i trasporti sono *assai limitati* e *piuttosto pericolosi.* Il che spiega perchè l'armata non ha immediatamente lanciato per Ungheni tante truppe, quante le ferrovie rumene potessero trasportarne, malgrado le loro proprie difficoltà, e come

l'entrata in Romania ebbe luogo per quattro punti diversi.

Passando ora alle linee di Romania, esaminiamo anzitutto le fisionomia generale del loro tracciato.

Questo tracciato è il più sovente difettoso. Il Governo rumeno ha concesso le sue linee con sovvenzione chilometrica, spingendo così all'allungamento nelle parti piane; il diritto di *veto*, ch'erasi riservato, divenne pressochè illusorio per le condizioni di tempo in cui doveva essere osservato. Perciò l'aspetto di codeste linee è sovente assai curioso: esse serpeggiano e fanno mille curve, laddove la linea retta era la direzione, ad un tempo, la più breve, la più facile e la più sicura. Meno male, se non si trattasse che della lunghezza; ma si tratta pure della sicurezza della strada. Lo stesso errore che permise al direttore Strousberg di fare 26 chil. tra Barbochi e Galatz, lo ha pure autorizzato a costruire i grandi ponti nei punti più aperti e più facili all'*assalto*, ed a disporre la linea nelle parti più basse del suolo, soggette alle inondazioni, senza serie difese, senza elevazione sufficiente nei lavori di terra.

Da Ungheni, per Jassy, sino a Pascany, il profilo della strada è sommamente basso nella prima parte, inondabilissimo dal Bahlui, affluente del Pruth; e poscia assai accidentato, in modo da richiedere in parecchi punti due macchine, anche per treni ordinarii, il che diminuisce considerevolmente il traffico possibile.

Da Pascany a Roman la strada è pressochè normale.

Ma da Roman a Galatz, essa è regolarmente inondata e tagliata due volte all'anno (l'una in primavera al momento dello sgelo delle nevi, e l'altra in autunno all'epoca delle pioggie), presso Bacau e lungo il Sereth davanti Barbochi, per una lunghezza di oltre 30 chilometri. Ora, il Sereth, malgrado la sua larghezza, ha l'andamento di un torrente: è una continua minaccia per la ferrovia, da Pascany a Galatz, per circa 300 chilometri, ed i suoi affluenti, la Bistritza, la Moldava ed il Trotousch, non sono meno terribili.

I ponti di Marasesti, di Bacau, della Moldava, del Trotousch e di Barbochi furono tutti portati via, in tutto od in parte, dalle piene della primavera del 1872. Malgrado i lavori di consolidamento eseguiti in cinque anni, la maggior parte di essi non ha ancora se non una solidità insufficiente e non resisterebbero certo ad una piena eccezionale.

Tra Barbochi e Galatz, pendenze e rampe eccessive, strada che sdrucciola ogni anno. Da Barbochi a Braila, la linea passa sopra una vera diga, eretta tra le acque del Danubio e quelle del Sereth. Quando questi due fiumi sono contemporaneamente alti, parrebbe di vedere un immenso lago, ove la povera diga di terra e fascine si sostiene a mala pena; l'acqua la copre talvolta, e bisogna allora sospendere il passaggio dei treni. Quando c'è il vento, le sponde della diga sono sbattute, e la strada è in pericolo: vi si rimedia con un grande impiego di mano d'opera e con carri di sabbia. Ma non sono che palliativi, e non si può mai essere sicuri di questa parte della strada.

Tra Braila e Bucharest, si possono accennare gli stessi inconvenienti, ma in minori proporzioni; da Bucharest a Turn-Severin la linea, costrutta più recentemente, ha cansato gran parte di codesti difetti, ma le pendenze raggiungono il 25 p. 00[00, il profilo è assai tormentato, ed il traffico altrettanto.

Insomma, le ferrovie della Romania, nello stato attuale, non presentano una comunicazione sicura pel trasporto di una grande armata e pel suo vettovagliamento giornaliero. Si devono prevedere frequenti interruzioni, e lo Stato-maggiore russo ha dovuto tenerne conto nelle sue previsioni. Egli è specialmente nel caso di una ritirata precipitosa che codesta insufficienza potrebbe riescir fatale, e che l'armata in ritirata potrebb'essere facilmente tagliata e schiacciata dall'armata nemica.

Poichè ho parlato del vettovagliamento, devo dire che le strade ferrate traversano le più fertili pianure della Romania, e che, atteso il generale ribasso dei prezzi di vendita dei cereali, l'armata russa ha trovato un considerevole deposito di grani. Ma questo deposito è stato caparrato dai fornitori ebrei, appena la guerra è stata certa, e sarà presto consumato. D'altra parte, non si può punto contare sul raccolto di quest'anno.

In Romania l'armata russa troverà dunque, per qualche tempo, risorse di viveri per gli uomini e pei cavalli, ma tutto ciò servirà per due o tre mesi al più; e poi, se entrerà in Bulgaria, non troverà che devastazione e miseria: gli abitanti vi soffrono già la fame.

Egli è perciò che la questione delle ferrovie ha una importanza capitale in siffatta guerra, così per l'avvenire, pel mantenimento dell'armata e la sua possibile ritirata, come al presente pei trasporti di truppe e del materiale da guerra. (*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 29 maggio

Incomincio dal compiere per la millesima volta l'uggioso debito contro la falsa notizia, riposta in giro in questi ultimi giorni a Roma, e pressochè pure in ogni provincia, con telegrammi e corrispondenze, dell'avvenuta stipulazione delle Convenzioni per l'esercizio delle ferrovie. Non esito menomamente a garantirvi che non vi è stato, nè vi è proprio nulla, nonchè di firmato, ma nè anco di accordato o di molto prossimo ad accordarsi; e per me reputo un gran sogno il pensare ancora alla possibilità della presentazione al Parlamento d'un progetto di legge relativo a codesto intricatissimo problema nella attuale sessione, che ha oramai i giorni di vita contati e una farragine di leggi minori da discutere. —

L'on. senatore Casaretto non ha potuto accettare l'onorevole incarico che gli era stato affidato dal Governo, e fu scelto in vece sua l'egregio economista comm. Boccardo per assistere alla Conferenza internazionale circa l'impresa del Gottardo, Conferenza che fu, come sapete, rinviata dal 28 corrente al 4 giugno, e da Berna a Lucerna. E dacchè si seppe che le altre Potenze contraenti vi sarebbero rappresentate da tre delegati, si trovò conveniente di fare anche noi altrettanto, mediante la nomina del comm. Valsecchi, il membro più naturale ed indicato per le negoziazioni anzidette, nella sua qualità di Direttore generale delle nostre strade ferrate; e del comm. Massa, Direttore generale dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia. —

Il Commissario governativo delle ferrovie, cav. Passerini, il quale, per urgenti ragioni di servizio, era stato richiamato alcuni giorni a Roma, riparti avant'ieri sera alla volta di Reggio-Calabria, dove l'attendeva l'Ispettore del Genio comm. Imperatori, per completare gli studii sulla Eboli-Regio, percorrendo la linea interna, come fu già percorsa la litorale. —

Dandovi nella mia corrispondenza dell'8 corrente l'annunzio del favorevole parere emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici sopra quattro progetti di ferrovie economiche dell'egregio ingegnere Mondino, vi promisi particolari ragguagli sopra ciascuno di essi. Mantengo oggi la parola, senza forse esaurire interamente la trattazione del soggetto, in ragione dell'interesse speciale che rappresenta per codeste provincie subalpine, e del limitato spazio che mi è concesso settimanalmente nelle vostre colonne.

Convintosi l'ingegnere Mondino (ed era facile per lui come per tutti, locchè vedremo in seguito) della convenienza di costruire diversi tronchi ad un tempo pel servizio di città e paesi confinanti, stimò conveniente coordinarli in una unica rete, mirando ai vantaggi così della maggiore facilità e convenienza di esercizio, come alla economia di costruzione, potendo essi avere parecchie tratte

in comune, e ripartita la spesa d'impianto di una nuova Stazione in Torino. Il primo tronco, Torino-Carignano-Saluzzo, di chilometri 56, tende a provvedere agli interessi dei varii Comuni che popolano le due sponde del Po, cioè Carignano, Pancalieri, Casalgrasso, Polonghera, Villafranca-Piemonte, Moretta, Cardè, ecc.

Il secondo, Saluzzo-Dronero-Cuneo, di chilometri 41, ha per obbiettivo, oltrecchè di stabilire una comunicazione più diretta e più breve di 12 chilometri dell'attuale fra Saluzzo e Cuneo, il servizio del commercio di centri importanti, come Costigliole, Busca, Dronero e Caraglio, agli sbocchi delle valli Varaita, Maira e Grana.

Il terzo, Vinovo-Vigone-Barge, di chilometri 37, che diramandosi alla Stazione di Vinovo dal tronco Torino-Saluzzo, accederebbe per la via più diretta a Bagnolo e Barge, oltrecchè agli interessi di quella zona, situata lungo i corsi della Chisola, del Pellice e dal Ghiandone, provvederebbe pure al trasporto delle lastre che si estraggono dalle numerose cave esistenti presso i due ultimi indicati Comuni.

Il quarto finalmente, Mirafiori-Orbassano-Giaveno, di chilom. 26, staccandosi dal tronco principale Torino-Saluzzo alla fermata di Mirafiori, chilom. 6, e rimontando la valle del Sangone, approderebbe a Beinasco, Orbassano, Bruino, Sangano, Trana e Giaveno.

Che le testè descrittevi siano tutte città e villaggi popolatissimi, con territorio fertile e ricco di mezzi economici, suscettibili di un notevole sviluppo commerciale ed industriale, non istarò a dirlo a voi costì, che lo sapete a memoria; dovevano quindi legittimamente e ragionevolmente preoccuparsi dei danni venuti ad alcuni e dei pochi favori ottenuti dagli altri mediante la costruzione delle ferrovie esistenti; perchè le ferrovie segnarono una vera rivoluzione, nel sistema di locomozione, e, come ogni altra rivoluzione sposta, dove avviene, grandi interessi, rendendo dei poveri ricchi e dei ricchi poveri. Nè si attese certamente oggi a sentire il bisogno delle anzidette ferrovie, come provano i molti e svariati progetti immaginati, studiati e ristudiati allo scopo. Ma si correva dietro al meglio, il grande ed eterno avvèrsario del bene; non si sapevano immaginare, nè desiderare che strade ferrate a scartamento ordinario, e si trovava di fronte l'impossibilità di costrurle ed esercitarle, causa le considerevoli spese, di gran lunga superiori ai mezzi disponibili. Si fece quindi strada a poco a poco l'idea veramente pratica di ferrovie economiche a scartamento ridotto, e l'idea venne concretata dall'ing. Mondino co' suoi disegni studiati con amore, e speriamo venga sollecitamente tradotta in atto mediante l'accoglienza favorevole da parte del Governo della domanda di concessione presentata recentemente dall'ing. Marsaglia. —

La Commissione incaricata dell'esame dei documenti di idoneità per l'ammissione al concorso nel grande appalto dei lavori del porto di Genova, che avrà luogo, come è noto, il 2 giugno, fu composta degli ispettori comm. Valsecchi, Mati, Milesi e Dionisi, e dello ingegnere-capo all'Ufficio dei porti e fari di Genova, cav. Giaccone. Undici sono sin d'ora i concorrenti, quattro stranieri e sette nazionali. —

Sono incominciati ieri, al Ministero dei lavori pubblici, gli esami di promozione da allievi-ingegneri a ingegneri di 3ª classe. Sono 18 i posti da coprire e 21 i candidati.

La Commissione esaminatrice è formata dagli ispettori Baggiani, Baccarini e Bompiani, dal professore Favre della Università Romana, e dal cav. Zaini, segretario-capo del Consiglio superiore. B.

LE AZIONI COMUNI DELLE FERROVIE ROMANE.

Dal nostro ordinario corrispondente di Firenze, che conosce a fondo la questione e la trattò più volte nel nostro giornale in articoli e corrispondenze, riceviamo la seguente lettera, che di buon grado pubblichiamo, importando di ben chiarire la controversia, nell'interesse dei diversi Azionisti.

Firenze, 28 maggio.

Ho visto con piacere in una corrispondenza da Firenze inserita nel vostro giornale del 16 cadente richiamata l'attenzione dei portatori delle Azioni comuni delle Ferrovie Romane sulla proposta transazione, già approvata nella 1ª Assemblea tenutasi il 26 marzo scorso, tra i possessori delle Azioni comuni e quelli delle Azioni privilegiate trentennarie e Toscane.

La sostanza di tale transazione, come già sapete, è che le Azioni comuni, mercè il sacrificio di quattro annate di interesse, omai decorse, sulla rendita di L. 7.50 lorde, concesse dal Governo ad ogni Azione comune riscattata, ossia di L. 26 nette per caduna in totale, rimangono sciolte da ogni vincolo od impegno futuro verso le Azioni privilegiate, e ritirano la rendita rispettiva libera, con decorrenza dal 1° gennaio 1878.

Io sono d'avviso affatto opposto a quello espresso nella citata vostra corrispondenza (*); e ritengo che la proposta transazione sia molto giudiziosa, equa ed accettabile nell'interesse delle Azioni comuni, e che il Consiglio d'amministrazione abbia reso un vero servizio nel preoccuparsi a tempo di tale eventuale riparto di rendita fra le varie specie di Azioni e proponendo la transazione suddetta.

Le Azioni privilegiate non sono, è vero, Obbligazioni, e formano parte del capitale sociale; ma ciò non toglie che, nei rapporti fra loro, alcune Azioni abbiano o possano avere maggiori diritti in confronto delle altre. La sentenza della Corte di Cassazione del 1872 non ha per nulla pregiudicato la questione, ma dichiarò soltanto (ciò che è fuori di questione) che le Azioni privilegiate formavano parte del capitale sociale, e non potevano pretendere di essere pagate degl'interessi, se non vi erano utili sociali.

Ora la questione si presenta diversamente. La rendita attribuita dal Governo alle Azioni sociali pel riscatto della rete ferroviaria delle Romane non costituisce forse un frutto od interesse sociale, almeno sino a che la Convenzione non è approvata dal Parlamento?

La Società, durante parecchi anni, cioè dal 1869 in poi, non ha forse realizzato, come risulta dai suoi bilanci annui, alcuni utili, che furono convertiti a benefizio comune nel miglioramento delle linee sociali, ed in aumento del materiale mobile? Questi utili, che avrebbero potuto essere ripartiti alle Azioni privilegiate, e che non lo furono, non attribuiscono speciali diritti alle dette Azioni privilegiate in confronto delle altre?

Tutto ciò doveva essere considerato ed apprezzato prudentemente e convenientemente. Quindi, se le Azioni privilegiate fossero rimaste interamente vittoriose nelle loro pretese verso le comuni, non rimaneva a queste ultime che la tenue somma di circa L. 4 di rendita. A fronte di ciò era evidente che, potendo, mediante un'equa transazione, conservare alle Azioni medesime l'intiera rendita delle lire 7.50 con decorrenza dal 1° gennaio 1878, non vi doveva essere dubbio intorno all'accettazione di essa per parte delle Azioni comuni, anche per evitare una lunga e dispendiosa lite, che ritardava necessariamente il riparto della rendita con danno di tutti.

Le Azioni comuni sacrificano, in sostanza, L. 26 nette, ma son libere da ogni pericolo e preoccupazione futura, che poteva ridurre la loro sorte alla metà. Nelle transazioni, ordinariamente, tanto si dà quanto si prende: quì si dà molto meno di quello che si conserva, vale a dire che il sacrificio fatto è inferiore della metà alla perdita che si subirebbe nell'esito sfortunato della lite. Dunque non poteva esservi dubbio ragionevole sulla accettazione della proposta transazione, ed io confido che la medesima verrà confermata dalla nuova Assemblea.

Egli è poi da avvertire che, mediante la detta transazione rimanendo indisponibile la rendita decorsa dal 1° gennaio 1874 in poi, si elimina il pericolo che nell'appro-

---

(*) Abbiamo pure riferito nel precedente numero, tra le *Notizie ferroviarie*, le disposizioni prese nel medesimo senso dagli Azionisti comuni residenti a Parigi. (LA RED.)

vazione della Convenzione del riscatto si tenti di fare qualche duro patto in proposito. È questa una osservazione che da persone prudenti ed assennate non deve mai essere posta in disparte o dimenticata un momento, se si vogliono evitare eventuali sorprese e pericoli, e se si vuole condurre a riva la Convenzione del riscatto.

L'ultima domanda che si fa poi l'autore della citata corrispondenza, se cioè possa la Società addivenire alla proposta transazione, merita pure qualche considerazione.

La Società, finchè dura e non è sciolta, può prendere tutte quelle deliberazioni e quei provvedimenti che crede del suo interesse. L'art. 8 della Convenzione suddetta stabilisce espressamente che la Società potrà fare il riparto della rendita concessa dal Governo, senz'alcuna ingerenza di questo, fra le varie qualità di Azioni, giusta i rispettivi diritti. Quindi la Società, nel fare tale riparto, usa appunto di codesto riservato diritto in modo equo e prudente; ed io sono persuaso che, se qualche poco prudente ed anche poco benevolo azionista volesse recare dappoi la questione avanti ai tribunali, questi manterebbero e rispetterebbero la presa deliberazione, improntata di tutti i caratteri dell'equità e della giustizia.

Non è poi nemmeno il caso di dire che tale deliberazione possa essere effetto di sorpresa o pressione per parte delle Azioni privilegiate su quelle comuni, perchè le Azioni privilegiate non arrivano neppure al quinto di quelle comuni, e perciò le Azioni privilegiate in qualsiasi Assemblea saranno sempre in numero assai minore di quelle comuni, ed anzi queste potrebbero schiacciare le altre.

Come se la questione delle Romane non durasse già da troppo tempo, si vorrebbe ora trovare il modo di renderla ancora più lunga, difficile ed intricata anche dopo l'approvazione del riscatto, mediante una grossa e dispendiosa lite. Ma giova sperare che il senno pratico e la prudenza della prossima Assemblea eviterà tale pericolo. X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Giovedì scorso si chiusero in Milano le conferenze dei rappresentanti ferroviarii Austro-Ungarici-Russi-Italiani, stabilendo, con riserva dell'approvazione dei rispettivi Consigli d'amministrazione e Governi, delle tariffe per merci sensibilmente ridotte, in servizio cumulativo a grande velocità, ed a vagoni completi pei prodotti del nostro suolo, che abbondano specialmente nelle provincie meridionali, come aranci, limoni, frutta ed ortaggi; nonchè tariffe speciali a grande e piccola velocità per molti altri prodotti dell'Italia, tra cui primeggiano i vini, i marmi, gli zolfi ecc.

I rappresentanti delle varie Amministrazioni estere ed italiane si mostrarono pienamente soddisfatti dell'accoglienza avuta da quelli dell'Alta Italia, dei quali erano si può dire gli ospiti.

Sappiamo che la Società dell'Alta Italia ha ultimato e presenterà in questi giorni al Ministero dei lavori pubblici il progetto di dettaglio della ferrovia di congiunzione tra la nuova Stazione di Como ed il lago. Questo progetto sarebbe già stato da qualche tempo preparato, senza il ritardo prodotto dagli accordi che si dovevano prendere col Municipio di quella città circa la disposizione del molo, sul quale devono essere collocati i binarii per il carico e scarico delle merci dalle barche.

Finalmente i progetti per la Stazione-fermata di Carimate e per la Stazione di Asnago-Cantù, sulla ferrovia Milano-Como, può dirsi che sieno concretati, in seguito all'accordo stabilito coi Comuni interessati, i quali corrisponderanno una quota per le relative spese. Questi progetti sono limitati al puro necessario pel servizio, ch'è abbastanza importante, in considerazione delle varie industrie esercitate in quei luoghi.

L'assemblea generale degli azionisti della Società del Sud dell'Austria, che, come abbiamo annunziato nel nostro N. 18 del 2 corr., era stata convocata in Vienna pel giorno d'oggi (30), venne aggiornata al 30 giugno p. v., alla medesima ora e nella stessa località, per insufficienza del numero delle Azioni depositate.

La *Neue Freie Presse* di Vienna, nel suo numero 4572, riportando la deliberazione del Consiglio d'amministrazione in argomento, arguisce che il motivo addotto non sia che apparente, ed indica quelli che, a suo credere, sarebbero i motivi reali, cioè il non essere ancora chiusi i conti definitivi del 1876 ed il ritardo frapposto alle operazioni di liquidazione e di consegna del materiale mobile della rete italiana, ceduta al Governo colla Convenzione di Basilea.

Noi non vogliamo sindacare se ed in quanto sussistano i motivi supposti dal giornale viennese: ma non possiamo passare sotto silenzio la imputazione che viene fatta al personale della rete italiana, di non prestarsi nelle operazioni di consegna e liquidazione colla premura che sarebbe desiderabile, avendo esso maggior interesse di compiacere il Governo italiano, che la Società.

La lealtà non solo dei Capi-Servizio, ma anche degli agenti subalterni della Società dell'Alta Italia, ed il loro interessamento, o, per dir meglio, il loro affetto all'Amministrazione alla quale appartengono e dalla quale furono sempre trattati con benevolenza che puossi chiamare paterna, sono siffattamente noti, che non occorre di spendere parole per giustificarli da ingiuste accuse o sospetti; e nel caso speciale siamo autorizzati a smentire come assolutamente infondata la insinuazione della *Neue Freie Presse*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie venete — Nell'adunanza già preannunciata pel 24 corrente in Venezia intervennero i rappresentanti della città e Provincia di Rovigo, quelli della città di Chioggia, la Commissione ferroviaria e la Deputazione provinciale di Venezia.

Si accordarono in questo: che si dovesse convocare il Consiglio comunale di Chioggia per confermare il sussidio delle 100,000 lire per la linea Chioggia-Loreo-Adria, secondo il progetto modificato dall'ingegnere Sfriso. La Provincia di Rovigo si associerà a quella di Venezia per chiedere la concessione della linea suddetta.

— Dalla *Gazzetta di Venezia* del 27 rileviamo poi che il Consiglio comunale di Chioggia, convocato il 26, a grande maggioranza confermava i voti precedenti a favore della linea Chioggia-Loreo-Adria; accettava il progetto Sfriso modificato, che arresta la Stazione al lembo sud del Pontelungo; e nominava una nuova Giunta nelle persone degli egregi cittadini Carlo co. Vianelli, Angelo cav. Cipriotto, Giovanni Vischia e Michelangelo Ravagnan, tutti decisamente favorevoli a quella ferrovia. Fu dunque una terza battaglia ed una terza vittoria.

Non dubitiamo che i nuovi eletti accetteranno il mandato di fiducia, a loro conferito in questa solenne occasione.

— Nella seduta straordinaria di ieri (29), il Consiglio provinciale di Venezia approvava le seguenti proposte della Commissione provinciale ferroviaria:

1. Il Consiglio, a modificazione della deliberazione 17 agosto 1874, colla quale approvava gli accordi intervenuti fra la Commissione ferroviaria provinciale di Rovigo, approva la Convenzione 28 aprile 1877, nonchè l'articolo aggiuntivo e modificativo 22 maggio corr., raccolti nell'allegato a stampa comunicato.

2. È data facoltà alla Commissione ferroviaria della Provincia di Venezia di associarsi la Deputazione provinciale di Rovigo nella domanda al Ministero dei lavori pubblici ed a quello delle finanze per la concessione della ferrovia Adria-Chioggia per Loreo, sempre però di conformità a quanto in proposito fu dal Consiglio deliberato sulla proposta N. 5 della Commissione nella tornata del 7 marzo p. p.

3. È data del pari facoltà alla Commissione ferroviaria provinciale di chiedere al Ministero dei lavori pubblici ed a quello delle finanze la concessione alla Provincia di Venezia della costruzione della ferrovia Mestre-S. Donà-Portogruaro, sempre però in conformità a quanto in proposito fu da questo Consiglio deliberato sulla proposta N. 5 della Commissione nella tornata del 7 marzo p. p.

4. È pure data facoltà alla Commissione ferroviaria provinciale di stipulare, in quanto fosse necessario, tanto col Ministero dei lavori pubblici, quanto con quello delle finanze, le relative Convenzioni; e per quanto risguarda la ferrovia Adria-Loreo-Chioggia, in concorso anche colla Provincia di Rovigo, e ciò a quelle condizioni tutte, che sono inerenti alla natura di tali concessioni, e che troverà più utili e convenienti nell'interesse della Provincia, avendo per valido e noto l'operato della Commissione stessa.

5. Viene autorizzata la Deputazione provinciale a provvedere, come crederà del caso, i fondi necessarii per la cauzione da prestarsi in conformità alla legge, all'uopo di ottenere le concessioni volute.

6. Rispetto alla linea Mestre Castelfranco, restano ferme le anteriori deliberazioni.

— Il Consiglio provinciale di Rovigo, nell'adunanza del 28, ha approvato a voti unanimi i concerti presi dalla sua Deputazione con quella di Venezia, per la costruzione della ferrovia Chioggia-Loreo-Adria.

— La stessa *Gazzetta di Venezia* ha da Vittorio, 23:

Ieri il Consiglio municipale decise, con 22 voti contro 3, di approvare le proposte della Società veneta per la costruzione ed esercizio della ferrovia Conegliano-Vittorio. Cominceranno i lavori, appena emanato il Decreto di concessione.

— Scrivono da Castelfranco Veneto, 24, al *Giornale di Udine*:

Ieri pervenne a questo Municipio la partecipazione della Prefettura di Treviso, che il Comitato ferroviario, salva la sanzione dell'Assemblea degli azionisti, sta per aprire al pubblico servizio questa linea; e ieri stesso ebbi verbale assicurazione da persona autorevolissima, che entro il prossimo giugno verrà esercitato il tronco da Treviso a Castelfranco; nel successivo luglio si prolungherà fino a Cittadella; ed entro agosto ci congiungerà a Vicenza, scopo principale dell'originario progetto. Entro settembre però del corrente anno, verranno inaugurate anche le divergenze da Cittadella per Padova e per Bassano.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Gli ingegneri Imperatori e Passerini, incaricati dal Ministero dei lavori pubblici di fare gli studii di massima della ferrovia Eboli-Reggio, arrivarono il 23 corrente a Catanzaro.

Se le informazioni del *Calabro* sono esatte, questi ingegneri avrebbero manifestata l'opinione di non doversi accettare nè il progetto Giordano, e molto meno quello Gargiulo; e si assicura che i medesimi proporranno la linea del littorale da Reggio a Sapri, e da Sapri al di là di Eboli, cioè quasi presso Salerno, la linea interna.

Ferrovia Milano-Erba — Gli Uficii della Camera dei deputati, nell'adunanza del 24 mattina, si sono occupati del progetto di legge per l'approvazione della Convenzione per la concessione al signor Alberto Vaucamps (già concessionario della ferrovia Milano-Saronno) della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba. La lunghezza della linea è di 41 chil. e mezzo, ed il Governo accorda per essa un sussidio chilom. di L. 1000 per 35 anni.

Il progetto fu da tutti gli Ufficii approvato; ed a commissarii vennero nominati gli on. Borromeo, Giudici Vittorio, Viarana, Lualdi, Merzario, Maiocchi, Morpurgo, Fano ed Arese.

La Giunta si è poi costituita, nominando a suo presidente Borromeo, a segretario Arese, ed a relatore Morpurgo.

Tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio — Sappiamo che il Comitato promotore di questo nuovo *Tramway* si è occupato della costituzione di una Società, ed a giorni pubblicherà il programma per le soscrizioni delle Azioni. Una casa estera, persuasa dell'importanza della via Milano-Vaprio e dell'utilità dell'impresa, si era offerta ad assumerla essa a sue spese; ma il Comitato, preferendo ammettere ai beneficii della speculazione i soscrittori del paese, e certo del favore che tale impresa incontrerà e in Milano e nei Comuni lungo la linea del nuovo *tramway*, ha respinto la proposta della Casa estera, tanto più che il non rilevante capitale, occorrente per la costruzione della strada e l'impianto dell'azienda, non lascia dubbio che possa in breve essere sottoscritto.

Tramway a vapore in Torino — Annunciasi essere stato in questi giorni presentato al Sindaco di Torino il progetto di un *tramway* a vapore da stabilirsi nella regione di Porta Palazzo. Questa parte della città è popolatissima; è il magazzino alimentario di Torino, ed è eminentemente industriale.

Tramway a vapore da Torino alla Tesoriera — A proposito della suddetta domanda di concessione sporta al Municipio, scrivono alla *Gazzetta Piemontese*:

Sappiate che un'altra simile domanda è stata o sta per essere inoltrata dal cav. Colli, concessionario della ferrovia di Rivoli, per ottenere di stabilire nella Piazza dello Statuto il punto di partenza di un *tramway* a vapore, esercìto con piccolissima locomotiva, il quale, raccordandosi colla ferrovia di Rivoli, spingerebbe le sue corse fino all'abitato della Tesoriera.

Il cav. Colli già da molto tempo vagheggiava tale idea, e ne faceva fare gli studii opportuni; ed ora, spinto anche da persone influentissime, avrebbe deciso di effettuare il progetto.

Non dubitiamo che l'intelligente solerzia del Colli saprà far riuscire l'opera; e crediamo che questa sarà un nuovo comodo aggiunto ai tanti della nostra città.

Tramways a vapore Vercelli-Gattinara-Crescentino — Il Consiglio provinciale di Novara approvò, il 23 corrente, la concessione del permesso di costruzione dei *Tramways* a vapore Vercelli-Gattinara e Vercelli-Crescentino, per conto della Società Anglo-Italiana, rappresentata a Torino dal signor Berrier-Delaleu.

Però, dopo lunga e calorosa discussione, venne dal Consiglio medesimo negato, per un solo voto, il proposto sussidio di L. 100,000.

Ippoferrovia a Genova. — Il *Corriere Mercantile* del 28 dice:

La Società del *Tramway* cominciò ier l'altro sotto il Colle di S. Benigno, e propriamente di fronte all'Ufficio daziario di Sampierdarena, la formazione dello steccato, per dar principio ai lavori di perforamento della nuova Galleria, che verrà a sbucare in cima di via Milano, poco prima d'uscire da Porta vecchia della Lanterna.

L'apposizione delle rotaie procede con molta alacrità, non solo in Sampierdarena, ma eziandio lungo la via provinciale a ponente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Gli Azionisti della ferrovia del Gottardo, come pure i Governi sovvenzionanti sono convocati per la quinta Assemblea generale ordinaria, la quale si radunerà il 20 giugno prossimo, al palazzo di Città a Lucerna.

L'ordine del giorno è il seguente:

1° Presentazione del quinto rapporto di gestione della Direzione e del Consiglio d'amministrazione, come pure del conto del quinto esercizio comprendente l'anno 1876.

2° Nomina della Commissione di revisione dei conti (art. 31 degli Statuti).

3° Rapporto e, eventualmente, proposta del Consiglio di amministrazione circa la riorganizzazione finanziaria dell'impresa della strada ferrata del Gottardo.

— La Direzione della ferrovia del Gottardo annuncia poi che, siccome le trattative aventi per oggetto la ricostituzione della impresa della Ferrovia del Gottardo vanno protraendosi in un modo tale, da non lasciar più sperare che la situazione della Ferrovia del Gottardo venga completamente chiarita per l'epoca finale fissata per il residuo versamento della quarta rata sulle Azioni della Ferrovia del Gottardo; e ritenuto, d'altra parte, che gli organi amministrativi della Ferrovia del Gottardo non vogliono obbligare gli azionisti a saldare la quarta rata prima dell'avvenuta ricostituzione dell'impresa, si è quindi preso la determinazione di prorogare di sei mesi, v. a. d. sino al 31 dicembre 1877, il termine finale che venne stabilito al 30 giugno 1877 per l'effettuazione del versamento del residuo importo della quarta rata sulle Azioni della Ferrovia del Gottardo, e di accreditare agli Azionisti, che non hanno peranco effettuato il saldo della quarta rata, il *coupon* dell'importo di fr. 9.27, pari a marchi 7.42, che scade al 30 giugno 1877, come altro acconto sulla quarta rata, valuta 30 giugno 1877.

— La Conferenza pel Gottardo venne aggiornata al 4 giugno p. v., sulla domanda dei delegati italiani. Essa avrà luogo a Lucerna, anzichè a Berna, attesa l'apertura delle Camere.

L'Italia sarà rappresentata dal comm. Gerolamo Boccardo, dal comm. Valsecchi, Direttore generale delle strade ferrate, e dal comm. Massa, Direttore delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Sono delegati a rappresentare la Svizzera il presidente della Confederazione sig. Heer, il vice-presidente sig. Schenk, il consigliere federale sig. Welti e l'ispettore della Ferrovia del Gottardo sig. ing. Koller.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria nella scorsa settimana fu di m. 28.10 dal lato di Göschenen, e di m. 22 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 50.10, cioè m. 7.15 in media giornaliera. Roccia durissima ad Airolo.

Ferrovia del Sempione — Il *Journal de Genève* ha i seguenti particolari relativi alla inaugurazione della sezione Sierre-Loèche della ferrovia del Sempione:

Questa sezione, che ha più di 10 chilometri di lunghezza, è la più difficile di tutto il percorso dal lago Lemano sino al piede del Sempione (Brigue). Essa comprende 3 piccoli tunnel e parecchi lavori d'arte interessanti, tra gli altri un ponte sul Rodano. Lodansi assai lo spirito pratico e l'economia, con cui fu tutto costrutto sotto la direzione del-dell'ingegnere Lommel. Le spese rimasero di 400 mila fr. al di sotto del preventivo.

Il direttore della Compagnia, signor Ceresole, dichiarò a Loèche, rispondendo ad un discorso del sig. de Chastonay, presidente del Gran Consiglio del Vallese, che la Compagnia aprirebbe la ferrovia nella prossima primavera sino a Viège, e probabilmente anche sino a Brigue, e ch'essa era in grado di compiere tutti gl'impegni impostile dalla sua concessione, senza domandare alcun prolungamento di termini. Gli studii definitivi e completi pel tunnel del Sempione sono pressochè ultimati: quelli per le linee italiane d'accesso sono compiuti, e le trattative col Governo italiano bene avviate.

— All'ultimo momento, essendo già in macchina il giornale, ci giunge la promessa nostra corrispondenza, che contiene più ampii ragguagli in proposito. La pubblicheremo nel prossimo numero. (La Red.)

Ferrovie francesi. — A proposito della questione ferroviaria, togliamo dalla *Semaine financière* le seguenti osservazioni:

La sospensione dei lavori parlamentari pone in una falsa situazione le Compagnie, che hanno recentemente conchiuso col Governo delle Convenzioni pel riscatto delle loro linee. Per poco che si prolunghi, tale situazione può dar luogo a serie difficoltà.

Si sa già che alcuni obbligazionisti hanno domandato di dichiarare il fallimento della Compagnia della Vandea, che da aprile ha un cupone non pagato. La Compagnia da Orléans a Châlons, il cui cupone scade in luglio, corre rischio di trovarsi esposta, entro poco tempo, a domande consimili, poichè le mancano i mezzi per far fronte a tale scadenza. Le Charentes non sarebbero immediatamente minacciate, perchè il loro primo cupone d'Obbligazioni scade soltanto in ottobre.

Esaminando però le cose freddamente, si deve riconoscere che non solo non v'è minaccia di fallimento immediato, ma che codesta estrema misura potrà anche essere evitata. Le sospensioni di pagamenti, di cui si tratta, avvengono in condizioni affatto speciali e tali da influire sulle decisioni del tribunale. Se adesso vi sono scadenze in sofferenza, l'avvenire, almeno, è salvato dalle Convenzioni collo Stato. Si può quindi ritenere che le domande di dichiarazione di fallimento non saranno punto accolte dai tribunali di commercio: la cosa non potrebbe mutare d'aspetto, se non nel caso di rottura tra le Compagnie e lo Stato.

Ora, tale eventualità non pare doversi temere. Il nuovo Ministro dei lavori pubblici, signor Paris, pensa su tale argomento precisamente come il sig. Christophle. Egli avrebbe anzi eccitato gli esperti ad affrettare i loro lavori, in modo che si può attendere pel principio del mese prossimo la presentazione delle conclusioni determinanti le precise condizioni del riscatto.

Quanto alla questione dei lavori in corso, si ha ragione di credere che sieno state prese le misure necessarie. Il Ministro dei lavori pubblici sta studiando le opportune disposizioni, affinchè le Compagnie non sieno costrette a sospendere i loro lavori.

Ferrovia Tarvis-Pontebba — A proposito delle espropriazioni sul tronco Tarvis-Pontebba, per le quali eransi annunciate grandi difficoltà, troviamo nella *Wiener Zeitung* la seguente rettificazione:

L'on. deputato al Reichsrath A. Moritsch ci prega di rettificare una comunicazione da noi assunta dalla *Oest. Correspondenz*, dicendo: che le espropriazioni da Tarvis a Pontebba procedono senza nessuna difficoltà, per cui non si può parlare d'indugi alla costruzione.

Ferrovie dalmate — Nei giornali austriaci si legge:

Poche settimane ancora ci separano dall'inaugurazione delle ferrovie Dalmate, e ciò non ostante nessuna voce si leva per indicare il modo con cui vuolsi organizzare l'esercizio di quelle linee. Mancando qualsiasi congiunzione a strade ferrate vicine, lo Stato sarà nella necessità di accollarsi da sè solo l'esercizio, locchè impone varii preparativi; i quali tanto meno si possono fare con precipitazione, che sarà mestieri sciogliere problemi aventi un'importanza di principio.

In quale connessione verrà posta la Direzione dell'esercizio coll'Ispezione generale e colla Sezione ferroviaria del Ministero del commercio? Essendo questo punto ancora involto nell'oscurità, da ciò sembra che derivino le perplessità del Governo. Una Direzione formale per le ferrovie Dalmate ha del superfluo, dacchè tutte le linee dello Stato sono esercitate da altre Ferrovie. Converrebbe dunque concertare un provvisorio, che allora solamente cederebbe il posto ad un'istituzione definitiva, quando si decidessero le sorti della gran legge ferroviaria.

Notizie Diverse

Canali Cavour. — La Commissione di liquidazione ha convocato gli azionisti in assemblea generale straordinaria pel 27 giugno prossimo in Torino (palazzo Carignano) per udire la relazione della Commissione incaricata della liquidazione, per l'approvazione del conto presentato dalla medesima, e per deliberare sul riparto e sulla distribuzione del rimanente asse sociale.

Lavori idraulici in Firenze — Leggiamo nella *Nazione* del 29:

L'on. Sindaco, nelle ore pomeridiane di ieri, si recava, insieme al comm. Canevari e con altre persone al serbatoio, di Carraia, per assistere in quel vasto bacino alla immissione delle acque provenienti dalla galleria filtrante. Quel serbatoio, come ognun sa, è composto di due immensi bacini, delle dimensioni ciascuno di 8000 metri cubi. Uno di essi si ricolmerà d'acqua spinta dalle potenti macchine del locale di San Niccolò, per mezzo di un condotto avente il diametro di 80 centimetri, e nel centro di quel bacino le acque, con la forza di tre atmosfere, si alzerà mediante un tubo di 40 centimetri ad una non piccola altezza. Questo getto potrà essere veduto da coloro che interverranno alla festa campestre, che nel serbatoio di Carraia avrà luogo la sera di domenica, nella quale si commemorerà la festa dello Statuto. L'altro bacino in tale occorrenza rimarrà asciutto, sarà addobbatto con lumiere, fiori e bandiere, e potrà in quella sera essere percorso dalla popolazione.

Tempio israelitico in Torino — La Giunta municipale di Torino, in adunanza del 23 corr., deliberò di proporre al Consiglio l'acquisto, per parte del Comune, del Tempio israelitico al prezzo di L. 150,000, proposto dall'Università israelitica.

Se il Consiglio s'indurrà ad approvare la proposta della Giunta, resterà a sapersi quanto costerà il compimento del monumentale edificio e l'uso che se ne potrà fare!

Scuola di applicazione degl'ingegneri di Torino — Gli allievi ingegneri laureati di questa Scuola, nelle esercitazioni ed escursioni del secondo periodo del corso, accompagnati dal chiarissimo comm. Agostino Cavallero, visiteranno nella seconda metà di giugno i principali stabilimenti industriali e metallurgici dei dintorni di Genova e della Spezia, nonchè l'Arsenale e le importanti opere di difesa del golfo. Dalla Spezia, col chiarissimo prof. Curioni, dopo breve fermata a Firenze, procederanno a visitare gl'importanti lavori della ferrovia Pistoia-Bologna attraverso il colle della Porretta e lungo la valle del Reno. Indi per Bologna faranno ritorno a Torino.

Premio di architettura. — La Commissione artistica, composta di cinque architetti-ingegneri, di un pittore ed uno scultore, avendo esaminato i 14 progetti stati presentati in tempo utile pel concorso alla facciata dell'edificio della Società promotrice delle Belle Arti in Torino, riconosceva che, nei limiti della spesa, meritava, per purezza di linee ed armonia dell'insieme, la preferenza su tutti gli altri quello avente il motto *Excelsior*.

Conseguentemente la Direzione, con deliberazione presa nella seduta del 26 corrente, tenuta insieme colla predetta Commissione, approvava la proposta, accordando ad unanimità all'autore dell'indicato progetto il premio assegnato nel programma già pubblicato lo scorso febbraio.

Aperta quindi la scheda, si conobbe che l'autore del progetto è il sig. Cimbro Gelati di Bologna, allievo-ingegnere alla Scuola del Valentino.

Concorso — Il Municipio di Livorno ha pubblicato il programma di concorso fra gli ingegneri ed architetti per istudiare e compilare un progetto di Deposito-franco da eseguire nella città di Livorno sulle aree acquistate in mare dal Municipio medesimo, e precisamente sulla spianata o terrapieno di fronte alla Diga rettilinea, e compreso fra la banchina est della nuova darsena da un lato, il Porto Mediceo, la Fortezza vecchia e la Stazione marittima dagli altri lati.

Il termine stabilito per la presentazione di detti progetti è di 90 giorni, a contare dal 23 corr., e verrà accordato un premio di L. 4000 all'autore del miglior progetto, e L. 2000 all'autore del progetto giudicato secondo per merito.

Corpo Reale del Genio civile — La *Gazzetta Ufficiale* del 21 corrente ha pubblicato le seguenti disposizioni fatte nel personale del Corpo Reale del Genio civile con Regi Decreti del 3 maggio 1877:

Frigimelica cav. Giuseppe, Rossi cav. Antonio, Coradini cav. Scipione, Manara cav. Enrico, Veneziani cav. Giovanni, Cervati cav. Michele e Becchi cav. Gio. Domenico, ingegneri-capi di 2ª classe, promossi ingegneri-capi di 1ª classe;

Salis conte cav. Ulisse, id. id., conservando le funzioni, il grado e lo stipendio di cui è provvisto nei Commissariati per le ferrovie;

Passerini cav. Dionisio, id. id. id.;

Zayni cav. Domenico e Comotto cav. Paolo, ingegneri-capi di 2ª classe, promossi ingegneri-capi di 1ª classe.;

Lamberti cav. Francesco, D'Andrea cav. Giovanni, Zanchi Enrico, Pezzolo cav. Marco, Ponti cav. Giovanni, Petrioli cav Giovanni Battista, Ripa di Meana cav. Luigi, Langone Salvatore e Salvini cav. Giovanni Battista, ingegneri di 1ª classe, promossi ingegneri-capi di 2ª classe.;

Bussi cav. Gabriele, id. id., conservando le funzioni, il grado e lo stipendio di cui è provvisto nei Commissariati per le ferrovie;

Valle Alessandro, Petrilli cav. Saverio, Cantele cav. Martino e Porta cav. Cirillo, ingegneri di 1ª classe, promossi ingegneri-capi di 2ª classe;

Pistolesi Cesare, Pistoi cav. Vittorio, Galliani Pietro, Giusti Giovanni, Martini Childerico, Dotti Gerolamo, Lugaresi Francesco, Donatuti Giuseppe, Paradossi cav. Attilio, Bocci cav. Davide, Toscano cav. Francesco, Laruccia cav. Camillo, Trinchera cav. Beniamino e Gambarotta cav. Domenico, ingegneri di 2ª classe, promossi ingegneri di 1ª classe;

Fossati cav. Felice, id. id., conservando le funzioni, il grado e lo stipendio di cui è provvisto nei Commissariati per le ferrovie;

Patti cav. Giuseppe, Campanini Virginio, Rossetti Emilio, Gallizia cav. Paolo, Buffoni Achille, Carloni cav. Camillo, Muzy cav. Pasquale, Forno cav. Edoardo e Pacchioni Enrico, ingegneri di 2ª classe, promossi ingegneri di 1ª classe;

Angles Giovachino, Papa Leonardo, Zudenigo Giovanni, Tomadini Antonio, Baratelli Leopoldo, Morbilli Alfredo, Picci Luigi, Rapisardi Gaetano, Corsi Eugenio, Garofalo Vittore, Codara Ambrogio, Cerioli Luigi, Tripiciano Giuseppe, Torri Giovanni, Bassanini Eugenio, Campolunghi Luigi, Castiglioni Carlo, Pelleri Macedonio, Rosano, Giuseppe, Mercenati Giovanni, Moltedo Gennaro, Perosini Giuseppe, Bozzo Giovanni, Greco Ignazio, Malusa Stanislao, Clerici Vincenzo, Pagano Gio. Battista, Fergola Alessandro, Nicolari Vincenzo e Paoli Lodovico, ingegneri di 3ª classe, promossi ingegneri di 2ª classe.

Ingegneri-allievi ed aiutanti del Genio civile dichiarati promovibili in seguito ad esame di concorso:

Guglielmi Salvatore, aiutante di 1ª classe, dichiarato promovibile per merito ingegnere di 3ª classe;

Corti Luigi, Pavari Gio. Battista, Rossi Giovanni, Ravà Raimondo, Jovine Domenico, Agazio Giuseppe, Sella Antonio e De Cornè Raffaele, ingegneri-allievi, dichiarati promovibili id.;

Nuti Guido, id. id., conservando le funzioni, il grado e lo stipendio di cui è provvisto nei Commissariati per le ferrovie;

De Benedetti Giuseppe, Serafino Alfonso, Sica Federico, Ronza Nicola e Valente Pantaleo, ingegneri-allievi, dichiarati promovibili ingegneri di 3ª classe;

Beccaria Andrea, aiutante di 1ª classe, id.;

Tordini Carlo, ingegnere-allievo, id.;

Borragini Agostino, aiutante di 1ª classe, i .

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Riduzioni per le feste di Torino per l'inaugurazione del monumento al Duca di Genova, per l'VIII Congresso Ginnastico e per la Fiera Enologica.

In occasione delle feste che avranno luogo in Torino nei giorni 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10 e 11 giugno p. v., per l'inaugurazione del monumento al Duca di Genova, per l'VIII Congresso Ginnastico Italiano e per la Fiera Enologica, le Stazioni autorizzate distribuiranno biglietti di andata e ritorno per quella di Torino con riduzione di prezzo progressiva secondo le distanze (*giusta l'apposita tabella*).

La distribuzione di tali biglietti avrà principio col primo treno del giorno 2 giugno p. v., e sarà continuata nei successivi 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10.

Il ritorno, facoltativo in tutti i giorni suddetti, non potrà tuttavia essere protratto oltre il secondo treno del giorno di martedì 12 giugno.

Avvertenze — I biglietti saranno valevoli per tutti i treni *diretti*, *omnibus* e *misti*, aventi per l'intiera percorrenza carrozze della classe per cui essi sono validi. Tanto nell'andata, come nel ritorno, i viaggiatori dovranno servirsi di quelli fra siffatti treni che compiono l'intiera percorrenza nella stessa giornata, o che almeno sono in coincidenza diretta fra di loro.

NB. Nel caso che, per straordinaria affluenza di viaggiatori, taluno dovesse prender posto in vettura di classe inferiore a quella portata nel biglietto, non gli sarà corrisposto verun rimborso.

Milano, 24 maggio 1877.

La Direzione Generale dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Attesa l'incertezza delle voci corse intorno alla Convenzione per l'esercizio delle strade ferrate, il mercato tornò a farsi perplesso, riguardo a questi titoli, nella decorsa settimana.

Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero ferme tra il 329 al 330 con pochi affari. Le Obbligazioni relative oscillarono tra il 223.75 al 222.50; i Buoni invariati sul 565. — Nulla affatto in Pontebbane e Sarde.

A Parigi, le Lombarde si trattarono a 148, poi a 145, ed a 148 e 146 per ultimo. Le Obbligazioni relative si tennero tra il 223 al 225 — Le Vittorio Emanuele a 207 e 213 — Le Azioni delle Ferrovie Romane negoziate a 62 e 64; la Obbligazioni a 212 e 215.

CONVOCAZIONI

Banca Toscana di credito per le industrie ed il commercio d'Italia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 9 giugno p. v. in Firenze (via del Corso, 4), per approvare il bilancio del 1876.

Società italiana per la fabbricazione delle polveri piriche — Gli azionisti sono convocati in generale adunanza pel 10 giugno p. v. in Milano (Monte Napoleone, 11), per deliberare sulla riduzione del capitale sociale e conseguenti modificazioni dello statuto sociale.

Società dei piroscafi postali italiani I. e V. Florio e C. — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel 14 giugno p. v. in Palermo, per avere comunicazione dei contratti stipulati col Governo e per acquisto del materiale della Società *La Trinacria*, e d'altre convenzioni relative, per l'aumento del capitale sociale, per modificazioni allo statuto ed altri provvedimenti.

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 21 giugno p. v. in Padova) via Eremitani, 3306), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori sull'esercizio 1876, per l'approvazione del bilancio e dividendo, e per la nomina di consiglieri e censori pel 1877.

Avvisi d'Asta

Il 6 giugno p. v., presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dell'Istituto di fisica sperimentale nella località detta Panisperna in Roma, per il presunto importo di L. 386,646.48. Deposito d'asta L. 20,000; cauzione definitiva L. 39,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di alzamento di due tratti della strada provinciale Ariana, per il presunto importo di L. 11,942.22. Deposito d'asta L. 300 in moneta o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 1200 come sopra o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso i Commissariati militari marittimi di Napoli e Venezia, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di chil 120,000 di canapa grezza, cioè pettinata, per la complessiva somma di L. 180,000. Consegna al R. Cantiere di Castellammare a termini del Capitolato. Deposito L. 18,000 in numerario o rendita D. P.

— Sino alle ore 2 pom. dello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della costruzione d'una *Palestra ginnastica* per le scuole municipali della sezione Monviso, sul dato di L. 17,049.60, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni e Capitolati visibili al civico Ufficio d'arte.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Municipio, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di scuole nella borgata del Lingotto, per la presunta somma di L. 40,000. Lavori da eseguire in parte entro dicembre 1877, ed in parte nella primavera del 1878. Deposito L. 4000 in denaro o fondi pubblici.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Vicenza, si terrà un asta per l'appalto dei lavori d'ampliazione e riforma della Caserma comunale di Santa Maria in Vicenza, per la presunta somma di L. 47,200. Condizioni d'asta visibili presso il Municipio medesimo.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Trapani, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della manutenzione ed illuminazione dei fari e canali della provincia di Trapani per anni 5 e mesi 6, sul dato di L. 18,163.38, così ridotto in seguiso al ribasso offerto nel precedente incanto.

— L'11 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una cavallerizza in Casale, per l'importo di L. 45,000. Lavori da eseguire in 180 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di stalle ed altri locali occorrenti al Mercato del bestiame in piazza Ponte Tanaro, per il presunto importo di L. 128,029.74. Condizioni e Capitolati visibili alla Segreteria municipale.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di complemento del tronco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra l'abitato di Cianciana ed il fiume Platani, della lunghezza di metri 9206.85, per la presunta somma di L. 137,366. Lavori da eseguire entro 360 giorni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 13,800 in numerario o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di due gettate di scogli nel porto di Porto Empedocle, per la presunta somma di L. 2,413,314.71. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 50,000; cauzione definitiva L. 100,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di complemento del 3° tronco della strada provinciale nella vallata del Sangro da Castel di Sangro a Torino del Sangro, della lunghezza di metri 7344.70, per la presunta somma di L. 86,691. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 21ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 21 *al* 27 *maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449	3344	105	»
	3438	»	»	»
Viaggiatori	825,163.60	751,442.90	73,720.70	»
Merci a grande velocità . .	204,411.10	198,619.85	5,791.25	»
Merci a piccola velocità . .	905,608.06	790,977.00	114,631.06	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,935,182.76	1,741,039.75	194,143.01	»
Navigazione sui laghi . . .	17,773.50	13,784.15	3,989.35	»
Totale della settimana. . .	1,952,956.26	1,754,823.90	198,132.36	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 27 *maggio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	13,963,077.60	13,795,623.80	167,453.80	»
Merci a grande velocità . .	4,006,106.85	3,826,321.05	179,785.80	»
Merci a piccola velocità . .	16,921,379.74	15,929,389.60	931,990.14	»
Totale dei prodotti ferroviari	34,890,564.10	33,551,334.45	1,339,229.74	»
Navigazione sui laghi . . .	315,783.64	249,830.40	65,953.24	»
Totali	35,206,347.83	33,801,164.85	1,405,182.98	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 21ª settimana	561.09	520.65	+ 40.44	+ 7.77
Prodotti totali	10148.51	10033.29	+ 115.22	+ 1.15

Strade Ferrate Meridionali

18ª Settimana. — *Dal* 30 *aprile al* 6 *maggio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	416,505.97	288.04
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	366,573.56	253.51
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 49,932.41	+ 34.53
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	7,422,249.38	5,132.95
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	6,409,981.76	4,432.91
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,012,267.62	+ 700.04

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,079.14	130,838.48	121.24
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	115,446.04	115.33
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 78.14	+ 15,392.44	+ 5.91
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.17	2,365,717.95	2,198.28
Introiti corrisp. nel 1876 .	965.90	2,044,901.64	2,117.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+110 27	+ 320,816.31	+ 81.19

Strade Ferrate Romane

11ª Settimana — *Dal* 12 *al* 18 *marzo* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	504,058.54	15,957.80
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	487,264.21	15,426.46 (a)
Differenza (in più . . .	—	16,794.33	531.34
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 18 marzo 1877 .	1,647	5,346,608.63	15,388.16
Periodo corr. 1876	1,647	5,115,352.60	14,573.65
Aumento	—	231,256.03	814,51
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del primo trimestre 1876-1877

(depurati dall'imposta) — Chilometri in esercizio 199

TITOLI	ANNO 1876	ANNO 1877	Differenza in meno nel 1877
Viaggiatori	115,750.02	110,020.15	—
Merci a grande velocità	12,663.84	11,599.38	
Merci a piccola velocità	86,757.02	84,045.75	12,558.76
Introiti diversi . . .	14,944.93	11,891.77	
	230,115.81	217,557.05	

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzione triennale dal 1° luglio 1877 del tronco della strada provinciale N. 11, da Torino a Susa della lunghezza di metri 48,925, escluse le traverse selciate, essendosi ottenuto il ribasso di L. 2.50 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 48,405.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento, scade il 2 giugno prossimo a mezzodì.

Torino, addì 26 maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della manutenzioue triennale dal 1° luglio 1877 del tronco della strada provinciale N. 10, da Pinerolo a Susa, della lunghezza di metri 30,068, escluse le traverse selciate, essendosi ottenuto il ribasso di L. 10.20 per cento sull'ammontare dell'appalto, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di L. 17,531.80.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 2 giugno prossimo a mezzodì.

Torino, li 26 maggio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. **52,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, piastre, chiodi, ecc. » **4,493,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **1,100,000** »
FERRO in tornitura e limatura e ZINCO vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 Giugno** p. v. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 maggio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Estratto dalla *Gazzetta Ufficiale* del 12 maggio 1877, N. 111

SOCIETÀ ANONIMA
DELLE
STRADE FERRATE ROMANE

CONVOCAZIONE DI ADUNANZA GENERALE ORDINARIA

Nella seduta dell'8 corrente il Consiglio d'amministrazione, uniformandosi al disposto dell'articolo 20 dello statuto ed alla deliberazione presa dagli azionisti nell'Adunanza generale straordinaria del 26 marzo scorso, ha deliberato che gli azionisti della Società sieno convocati in *generale Adunanza pel dì 28 giugno prossimo a mezzogiorno*, presso la Sede Sociale in Firenze, ed ha fissato il seguente

Programma:

Lettura del rapporto dei sindaci per la revisione del bilancio della Società chiuso al 31 dicembre 1876;

Lettura del rapporto del Consiglio d'amministrazione;

Approvazione del bilancio sociale chiuso al 31 dicembre 1876;

Discussione e deliberazione definitiva, ai termini dell'art. 29 dello statuto, della proposta già presa in considerazione nell'Adunanza generale del dì 26 marzo scorso, relativa al progetto di ripartizione del prezzo del riscatto fra i portatori delle varie categorie di azioni non garantite;

Autorizzazione a vendere a trattativa privata alcuni immobili posti in varie località della rete sociale;

Assunzione dell'esercizio della Ferrovia da Ponte Galera a Fiumicino;

Concessione del passaggio dei treni della Società della Ferrovia dei Castelli Romani sulla linea fra Ciampino e Roma;

Nomina di Consiglieri in surroga di quelli che cessano dall'ufficio il 31 dicembre 1877, cioè i signori

D'AMICO comm. Edoardo; **CIAMPI** cav. avv. Oreste; **SACERDOTI** cav. Giacomo; **SPADA** cav. Alessandro; **TOMMASINI** cav. Pietro; **MAUROGORDATO** cav. Giorgio.

Nomina di tre sindaci e di due supplenti ad essi per la revisione del bilancio sociale dell'anno 1877.

Con altro avviso sarà recato a notizia dei signori interessati il regolamento per la suddetta adunanza.

Firenze, 11 maggio 1877.

Il Direttore Generale G. DE MARTINO.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de mai:

Politique — Sciences sociales — Le socialisme Russe et le nouveau roman de Tourguénief.
Etnographie — Mœurs — Les bédouins du désert arabique.
Histoire sociale - Les vieux Guilds et corporations de métiers de l'Angleterre.
Littérature populaire — Le théâtre populaire en Toscane.
Théâtre anglais — Acteurs célèbres — Edmond Kean.
Études d'histoire et de mœurs au XVIII^e siècle — Le comte de Clermont et la marquise de Pompadour, d'après de nouveaux documents.
Histoire contemporaine — Biographie politique — Les Polonais en Orient, Sadyk Pacha (colonel Czaykowski).
Mœurs orientales — La perle des Nékrassas (Scènes de la vie des Cosaques ottomans).
Souvenirs, impressions de voyage — Les montagnes d'Autriche.
Beaux-arts — Quelques réflexions à propos du Salon de 1877.
Politique — Diplomatie — La neutralité de la France et de l'Angléterre dans la question d'Orient. — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.
Correspondance d'Allemagne — Le discours belliqueux de M. de Moltke. - La biographie d'un « vieux catholique » — Les applications de la photographie aux sciences — Le centenaire de Frédéric Gautz — Les fouilles d'Olimpie — Le roi Louis dans l'île des Cygnes — Le *Néro* de M. Martin Greif.
Correspondance d'Amérique — Le Sud enfin délivré des aventuriers — Colère des radicaux — Modification probable des partis — A quand la reprise des payements en espèces? — Les mormons — Les Chinois en Californie — Les sociétés secrètes — La marine marchande.
Correspondance d'Orient — Motifs économiques des mouvements russes — La lutte des voies de terre et de mer — Croupement des intérêts européens — Isolement économique de l'Angleterre — Pourquoi redoute-t-elle un réseau commercial reliant l'Indus à l'Euphrate et ne redoute-t-elle un réseau militaire de l'Oxus au même fleuve? — Causes probables de la témérité turque — Le patriotisme dans les talons.
Correspondance de Londres. — La popularité de M. Gladstone — L'arbre des réformes dans Hyde-Park. — Les meetings et manifestations des radicaux — Ventes de charité. — Distribution de bibles — Les voleurs repentis — Les expositions de beaux-arts — Le mémorial de Shakspeare — Wagner.
Chronique et bulletin bibliographique — Les inquiétudes — Chacun cache son jeu — Actes et paroles — Le rôl du Sénat — La crise - Livres nouveaux - Théâtres.

STRADE FERRATE ROMANE

Si prevengono i signori interessati che il Regolamento contenente le norme da seguirsi per potere intervenire alla Adunanza generale ordinaria del dì 28 giugno p. v., inserito nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del dì 16 corrente, trovasi anche depositato, onde possano prenderne cognizione, presso gli Uffici sociali e gli altri Stabilimenti incaricati del ricevimento dei depositi di Azioni, cioè:

Parigi, Ufficio Sociale, Via della Vittoria, N. 56.
Roma, id. Piazza S. Carlo al Corso, N. 439.
Siena, id. alla Stazione della Ferrovia.
Napoli, id. id. (ispezione del movimento).
Livorno, Radocanacchi, Figli e C.
Genova. Cassa Generale.
Torino, Sede della Banca Nazionale.
Venezia, id.
Milano, id.
Trieste, Salvatore D. Macchioro.
Berlino, Berliner Bank Institut.
Vienna, Leopoldo Epstein.
Francoforte s[M., Succursale della Banca di Commercio ed Industria di Darmstadt.
Londra, Hambro e Figli.
Bruxelles, Errera Oppenheim.
Marsiglia, Società Marsigliese di Credito Industriale e Commerciale e Depositi (Via Montgrand, 24).
Lione, Crédit Lyonnais.

Firenze, li 23 maggio, 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei signori azionisti che, per deliberazione del Consiglio d'amministrazione, è convocata pel giorno di giovedì 14 giugno p. v, a mezzodì, l'Assemblea generale ordinaria di che all'articolo 25 degli statuti sociali.

L'Assemblea si terrà nella sede della Società in Firenze, via dei Renaj, n. 17.

Ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio d'amministrazione;
2. Bilancio consuntivo del 1876, preventivo del 1877 e deliberazioni relative;
3. Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione a termini dell'art. 41 degli statuti;
4. Nomina di tre revisori del bilancio e di due supplenti.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'art. 22 degli statuti potrà esser fatto dal 31 maggio al 4 giugno p. v.:

a *Firenze*, alla Cassa centrale della Società;
a *Napoli*, alla Cassa succursale dell'Esercizio;
a *Torino*, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Genova*, alla Cassa Generale;
a *Milano*, presso il signor Giulio Bellinzaghi;
a *Livorno*, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a *Parigi*, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
a *Londra*, presso i signori Barring Brothers e Comp.

Le modalità per l'esecuzione di detto deposito furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia del 12 corrente, N. 111, e sono ostensibili presso tutte le Casse sovraindicate.

Firenze, 13 maggio 1877.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 6 Giugno 1877 N.° 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE PER LE FERROVIE SARDE

La nuova Convenzione per le Ferrovie Sarde, di cui pubblicammo il testo nel precedente numero, dopo essere stata accolta favorevolmente dagli Ufficii, venne dalla Camera discussa ed approvata senza variazioni nella seduta del 2 corrente.

Prima però di riferire il risultato definitivo di tale discussione, noi crediamo opportuno di metter sott' occhio ai nostri lettori quella parte della Relazione ministeriale che accompagnava ed analizzava la detta Convenzione, esponendo i concetti del Ministero in codesta grave questione agitata da tanto tempo.

Esposto, infatti, lo stato di essa al momento in cui l'attuale Ministero prese a trattarla, la Relazione dice:

.... Le ragioni che ci consigliarono a preferire un accordo colla Società concessionaria, la quale aveva già costruito ed ora esercita le linee del primo periodo, non furono però solamente di natura negativa, non scaturirono sclusivamente dalle difficoltà create dai patti delle Convenzioni del 1869 e 1870. Il riscatto delle linee del primo periodo e di tutti i diritti inerenti alla Società avrebbe messo il Governo nella necessità di provvedere subito al loro esercizio, e di fare costruire per proprio conto le linee del secondo periodo, provvedendo ai mezzi necessarii mediante emissione di rendita, ed esponendosi da solo alla doppia alea, sia del saggio di emissione della rendita stessa, sia del maggior costo delle nuove linee da costruire.

Le condizioni generali del mercato sono troppo incerte e mutabili, perchè si possa fare sicuro assegnamento di sfuggire, nel periodo di sei anni, al pericolo di emettere rendita a condizioni onerose; e, d'altra parte, molti e recenti esempii nelle ferrovie che furono costruite per conto dello Stato hanno confermato la esperienza, che troppo spesso i conti finali eccedono di gran lunga le previsioni.

Invece, mediante l'accordo del Governo colla Società concessionaria, questa viene ad assumere le conseguenze di queste alee, ed a liberare il Governo da qualsiasi maggiore responsabilità.

La posizione della Società, mediante i sacrifizii che essa ha saputo negli scorsi anni imporsi e sopportare volontariamente, è regolare e corretta; e, come addietro osservammo, essa si trova ora in possesso di un complesso di linee di chilometri 197.192, sulle quali è garantito un reddito netto di 2,366,304 lire, che, depurato dal servizio delle Obbligazioni già emesse, lascia un margine di oltre 750 mila lire annue, equivalenti ad un capitale di 15 milioni.

In queste condizioni, la Società rappresenta per lo Stato una tanto solida garanzia, quale non sarebbe certo possibile di domandare ed ottenere da altre Compagnie od assuntori, che fossero per intraprendere la concessione o la costruzione delle linee del secondo periodo.

Anche queste considerazioni concorsero pertanto ad allontanarci dall'idea di costruire le linee del secondo periodo per conto dello Stato, ed a farci adottare invece l'altro concetto di mantenere alla Società la concessione di tutta la rete.

Ne resta ora da dimostrare come un simile sistema sia stato adottato col minor onere possibile per la pubblica Finanza, di fronte alle leggi già esistenti.

Dalle cose precedentemente esposte ci sembra appaia dimostrato che il Governo non poteva reputare conveniente, nell'interesse dello Stato, di contestare alla Società il diritto del riscatto delle linee del primo periodo, esperimentando un giudizio dei tribunali lungo ed incerto, che avrebbe frustrato la aspettazione delle popolazioni dell'isola.

Perciò il subire la cessione di quelle linee mediante il riscatto sarebbe stata forse una necessità derivante dalle

Convenzioni preesistenti, ed il solo mezzo che ci concedesse poi di provvedere, a spese dello Stato, al compimento della rete. Partendo da questo convincimento, ne veniva come conseguenza inevitabile che lo Stato avrebbe dovuto procedere ad una larga emissione di rendita, allo scopo di far fronte alla spesa del riscatto ed a quella della costruzione delle linee che rimanevano per compiere la rete stessa.

Ora, nell' ipotesi che il riscatto si dovesse fare, come pretendeva la Società, sulla base del reddito netto chilometrico di L. 12,000, capitalizzato in ragione del 100 per 5, aggiungendovi il valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti, e non tenendo conto alcuno di tutte le altre maggiori pretese della Società che abbiamo indicato, l'onere che ne sarebbe derivato allo Stato risultava di L. 49,903,980.

Per la costruzione delle linee del secondo periodo, crediamo di rimanere in limiti moderati, supponendo occorrere una somma di L. 240,000 per chilometro, compreso il materiale mobile e compreso il servizio degli interessi durante la costruzione. Ci hanno condotto a tale convinzione, tanto il confronto con altre linee ferroviarie, quanto l'esame accurato dei progetti, quanto per ultimo le precedenti valutazioni riconosciute dal Ministero e dal Parlamento, le quali avevano fatto ascendere a L. 200,000 per chilometro il prezzo delle linee assai più facili ed assai meno costose che appartengono al primo periodo.

Per conseguenza, l'obbligo imposto allo Stato dall'art. 4 della legge 23 agosto 1870 di provvedere direttamente, occorrendo, al compimento della rete avrebbe resa necessaria una somma di L. 44,160,000.

Perciò, riassumendo, sarebbero occorse pel riscatto delle linee del 1° periodo . . . . L. 49,903,980
per la costruzione di quelle del 2° periodo » 44,160,000

In totale L. 94,063,980

Per procurarsi questo capitale, lo Stato avrebbe dovuto ricorrere ad una emissione di rendita.

Non è facile, specialmente nei momenti presenti, il fare pronostici intorno al saggio probabile, al quale si sarebbe potuto fare una così larga emissione.

Ma, pure prescindendo da considerazioni speciali che speriamo transitorie, ed adottando la ipotesi del saggio medio del 75 per cento, noi vediamo che sarebbe stato necessario di emettere un capitale di L. 125,418,640, portante una rendita annua perpetua di L. 6,270,932.

Dividendo il totale di questa rendita sul numero di chilometri della rete completa, ossia su chilometri 381, si avrebbe per lo Stato un onere annuo perpetuo di L. 16,459.13 per chilometro, di fronte all'attivo che potrà resultare dal reddito netto della rete, reddito il quale attualmente è nullo, e per molti anni ancora potrà avere ben poca importanza.

Per arrivare ad un simile risultato, era però necessario che si verificassero molte condizioni favorevoli: vale a dire che non fossero mai oltrepassate le spese previste, nè pel riscatto delle linee del primo periodo, nè per la costruzione di quelle del secondo, e che, in ogni caso, le emissioni di rendita potessero farsi ad un saggio non inferiore al 75 per cento.

Ma, quand'anche tutte le previsioni più favorevoli si fossero avverate, rimaneva ancora una grande incertezza intorno al modo di provvedere all'esercizio. Non era certamente facile il trovar modo di continuare l'esercizio delle linee del primo periodo durante la costruzione di quelle del secondo, nè si poteva sperare di rinvenire una soluzione semplice ed economica di un tale problema, posato in condizione tanto eccezionali. Gli introiti delle linee costruite, rappresentati dalla tavola annessa (*), mostrano eloquentemente come non fosse agevole di appaltare l'esercizio di linee che sono perdenti, e lo sarebbero certamente almeno per tutto il tempo a decorrere prima della apertura all'esercizio della rete intera.

Ponderati, per tale guisa, gli oneri e gli inconvenienti del sistema di riscattare le linee costruite e di esercitarle per conto dello Stato, provvedendo a spese del medesimo al compimento della rete, ci parve anche per la Finanza più vantaggioso il partito di addivenire alla conferma della concessione alla Società, con quelle modificazioni che parvero necessarie, perchè questa fosse messa in grado di adempiere fedelmente a' suoi impegni verso lo Stato, verso il pubblico e verso i suoi creditori ed azionisti.

L'affidare la rete intera delle ferrovie della Sardegna alla industria privata ci è sembrato altresì un obbligo di coerenza coi nostri principii ed un omaggio alla opinione manifestata dalla rappresentanza nazionale.

Risoluta, per tal modo, la quistione di massima, e venendo alle particolari condizioni del nuovo contratto, era evidente il limite massimo entro cui doveva contenersi la nuova garanzia di prodotto netto chilometrico da concedersi alla Società, affinchè questa garanzia non imponesse al bilancio dello Stato un onere maggiore di quello che sarebbe risultato nella ipotesi che lo Stato provvedesse al riscatto ed alla costruzione di quelle linee, procurandosi il denaro mediante emissione di rendita.

Abbiamo veduto superiormente come un tale onere sarebbe asceso in totale ad una annualità di L. 6,270,932, che divisa per 381 chilometri, dà per ogni chilometro lire 16,459.13. Ora noi crediamo di avere ottenuto un risultato assai favorevole, limitando la nuova garanzia a L. 14,800 per chilometro, da applicarsi a tutta la rete costruita e messa in regolare esercizio.

Questa nuova garanzia di prodotto netto di L. 14,800 per chilometro, per 381 chilometri, ascende ad una annualità di L. 5,638,800, con una differenza in favore dello Stato di annue L. 632,132.

A questo vantaggio bisogna aggiungerne altri, di ordine finanziario ed economico.

1° Nella ipotesi della emissione di rendita, l'onere dello Stato è permanente e perpetuo, mentre, mediante la concessione alla Società, il capitale creato per queste ferrovie si estingue in 99 anni. Calcolando la quota necessaria per questa ammortizzazione a 0.19 per cento, il risparmio annuale può valutarsi a circa L. 180,000.

2° Le imposte, che lo Stato riscuote per la tassa di ricchezza mobile, graverebbero egualmente i titoli di rendita emessi dallo Stato, come quelli emessi dalla Società, i quali

(*) Ecco i prodotti annuali riassunti dalla Tabella allegata:

Anni		Prodotti totali	Medie chilom.
1871	L.	74,095.50	2,931.45
1872	»	607,873.03	4,627.78
1873	»	818,336.43	5,435.39
1874	»	947,540.02	5,839.60
1875	»	1,004,892.42	5,096.—
1876	»	1,015,760·48	5,151.12

possono considerarsi rappresentare una somma equipollente; ma sopra i titoli sociali il Governo riscuote un'altra tassa per la libera circolazione, la quale pure rappresenta un utile annuo di circa L. 100,000.

3ª Qualunque eventualità dipendente, sia del saggio di emissione delle Obbligazioni sociali, sia del maggior costo delle linee, che nella prima ipotesi rimaneva a carico dello Stato, con questa concessione resta a tutto onere della Società, la quale ne risponde, non solo colla cauzione di lire 25,000 di rendita, ma eziandio con tutto il valsente del suo capitale sociale.

Questo capitale in Azioni, il cui valore potrà essere aumentato per il buon andamento della Società, potrà invece essere diminuito, o forse anche totalmente perduto dalla Società, ove essa non adempisse fedelmente a tutti i suoi obblighi, ovvero fosse costretta ad emettere le sue Obbligazioni ad un saggio ridotto, oppure finalmente risultassero errate le sue previsioni sul costo delle linee.

Non vogliamo errestarci nella disamina di così sfavorevoli eventualità, che non crediamo probabile si verifichino ad una ad una, e meno ancora che possano verificarsi nel loro complesso e colla loro massima intensità. Ma non è men vero però che una Società privata, la quole volonterosamente vi si sottomette, viene ad offerire allo Stato una tanto utile guarentigia, per la quale deve ottenere un adeguato correspettivo.

Nel nostro caso, questo correspettivo in una sua parte non è tale da arrecare un maggior onere alla pubblica Finanza, manifestandosi invece in una forma non onerosa di concorso, forma della quale abbiamo precedenti esempii per altre ferrovie.

Questo modo di concorso dello Stato consiste nell'accordare, come si è fatto coll'articolo 20 della Convenzione in discorso, a quei titoli che dovranno venire emessi dalla Società per raccogliere il capitale necessario a costruire le dette ferrovie, una diretta garanzia per parte dello Stato.

È bensì vero che lo Stato viene con ciò a prestare alla Società il beneficio del proprio credito per metterla in condizione di raccogliere ad eque condizioni il capitale che le occorre; ma è vero altresì che lo Stato risparmia con questo mezzo di dare alla Società maggiori corrispettivi, e che si riserva una serie di diritti per circondare questa concessione delle più grandi cautele, mantenendo una costante vigilanza sulla azienda sociale, specialmente durante il periodo delle costruzioni, nel quale avranno luogo queste emissioni. A tale scopo, viene riservata al Governo la facoltà di limitare il numero delle Obbligazioni da emettersi, e viene fissato un prezzo minimo, al di sotto del quale non si potrà fare l'emissione senza speciale autorizzazione del Governo stesso.

Per gli aticoli 17, 18, 19 della Convenzione, à stabilito che le somme raccolte dalla vendita delle Obbligazioni debbano venire depositate nelle casse dello Stato, ed è determinato il modo nel quale dovranno venire erogate per lo scopo unico per cui furono raccolte.

Un'altra importantissima cautela è contenuta nell'art. 26 della Convenzione che vi proponiamo di approvare, e consiste nella ipoteca di 50 milioni, che la Società consente allo Stato di prendere sulle sue linee già costruite e su quelle che andrà di mano in mano costruendo. Ed a riguardo della pattuita ipoteca, l'art. 2 del progetto di legge ha per oggetto di rendere più facile e spedita la relativa iscrizione ipotecaria, la quale, trattandosi di una linea di ferrovia, riescirebbe di malagevole esecuzione, ove si dovessero seguire le norme ordinarie stabilite nell'articolo 1987 del Codice civile.

L'articolo 27 della Convenzione concede allo Stato maggiori diritti di quelli che sono contenuti negli articoli 250 al 255 inclusivi della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici. Nei casi che sono in detti articoli contemplati, le opere eseguite e gli acquisti fatti per le ferrovie cadono, per effetto del preaccennato articolo 27, in assoluta proprietà dello Stato, senza alcun obbligo di corrispettivo, e nemmeno di quello della stima accennato dall' art. 254. In tal guisa, la Società è posta nella condizione di adempiere lealmente a tutti i suoi obblighi, ed il Governo si mantiene la facoltà di prendere il di lei posto, quando questa per avventura si scostasse dalla via che le viene prefissa.

Tutte le pretese e questioni, che potevano scaturire dalle Convenzioni precedenti, rimangono transatte e definite; e mediante l'articolo 11, è chiusa pure la via alle controversie, che potevano sorgere riguardo al modo di valutazione dei prodotti lordi dell'esercizio.

La Convenzione provvede, mediante l'art. 28, alla eventualità che, per cause indipendenti dalla Società e dal Governo, potesse venire giudicato conveniente di procrastinare l'emissione delle Obbligazioni, allo scopo di evitare l'alienazione di questi titoli a basso prezzo, con grave pregiudizio della riuscita dell'operazione, nonchè con iscapito del credito dello Stato, il quale presta a quei titoli la propria garanzia. Le anticipazioni che, in questo caso, il Governo farà alla Società mediante Buoni del Tesoro, assicurano lo Stato, la Società e le popolazioni dell'isola, che non potranno rinnovarsi sospensioni o ritardi nella esecuzione delle linee.

Anche il computo delle spese d'esercizio viene determinato da questa Convenzione, in armonia dei più recenti sistemi proposti dal Governo e sanzionati dal Parlamento.

Perciò, secondo il disposto dell'art. 10, per l'applicazione delle somme da pagarsi dipendentemente dalla accordata garanzia, verranno computate le spese di esercizio secondo le norme fissate per la ferrovia della Pontebba, salvo il limite delle L. 7500, che viene ridotto a L. 7000 per tutta la rete, e temporaneamente a L. 6000 durante la costruzione delle linee del secondo periodo.

Questa riduzione, che risulta in vantaggio dello Stato, trova la sua ragione nelle migliori condizioni in cui si trovano le ferrovie della Sardegna, e specialmente quelle del primo periodo, per riguardo alle spese di esercizio.

Era da lungo tempo oggetto di lagni, da parte della Società e del pubblico, lo stato in cui ora si trovano le linee in esercizio per rispetto alla Stazione di Ozieri; ed era di sommo interesse di farne cessare gli inconvenienti, mediante la sollecita costruzione dei due tronchi, dall'attuale Stazione di Ozieri alla Stazione definitiva della stessa città da una parte, ed a Giave dall'altra.

Anche a ciò è stato provveduto mediante l' art. 7 della Convenzione, che ritarda l'applicazione della nuova garanzia di L. 14,800 al chilometro fino al giorno in cui questi tronchi saranno compiuti ed aperti ad un regolare esercizio.

Questa condizione, anche all'infuori del suo portato di pecuniario vantaggio, è destinata ad essere uno sprone per

la Società ed una caparra di sollecito adempimento delle promesee fatte alle popolazioni dell'isola.

Mediante l'articolo 5 della Convenzione, il Governo ha poi cercato di esercitare nella composizione dell'Amministrazione della Società quella influenza legittima, cui gli danno diritto l'appoggio ed il concorso concessi alla medesima, e ciò senza pretendere tuttavia di incepparne di soverchio l'azione.

Questi furono i criterii, queste le considerazioni precipue che ci consigliarono a provvedere definitivamente al compimento delle ferrovie Sarde, concesse colla legge 4 gennaio 1863, mediante la Convenzione ed il progetto di legge che vi presentiamo.....

Progetto di tegge.

Art. 1. È approvata la Convenzione stipulata il 1° maggio 1877 dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze colla Società delle strade ferrate Sarde, mediante la quale, sotto nuove condizioni, è mantenuta alla predetta Società la concessione della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie nella Convenzione medesima indicate.

Art. 2. Per la iscrizione delle ipoteche, di cui nell'art. 26 della suddetta Convenzione, in quanto riguarda l'adempimento del n. 7 dell'art. 1987 del Codice civile, sarà sufficiente la denominazione della linea di strada ferrata che percorre la circoscrizione territoriale dell'Ufficio delle ipoteche in cui si fa l'iscrizione, e delle Stazioni nella stessa circoscrizione esistenti.

La iscrizione delle ipoteche, di cui qui sopra, sarà esente da tassa e da qualsiasi emolumento, e le istanze e le note per le ipoteche medesime saranno fatte in carta libera.

La Commissione eletta dagli Ufficii della Camera (composta degli on. Salaris *presidente*, Colombini *segretario*, Parpaglia, Lualdi, Varè, Cocco, Garzia, Di Blasio, e Vollaro *relatore*) propose l'approvazione del suddetto progetto di legge, nonchè del seguente ordine del giorno:

La Camera confida che il Governo provvederà affinchè la Stazione definitiva di Ozieri sia costrutta il meno lungi possibile dalla città.

Dopo breve discussione, a cui presero parte gli on. Pirisi-Siotto e Spaventa combattendo il progetto, e gli on. Parpaglia, Vollaro, ed il Ministro dei lavori pubblici in appoggio del medesimo, venne questo pienamente approvato, ottenendo allo scrutinio segreto voti favorevoli 188, contrarii 28.

E venne pure approvato il suddetto ordine del giorno, avendo il Ministro dichiarato di accettarlo, però con riserva di studiare la questione.

GIURISPRUDENZA FERROVIARIA

Trasporti di foglia di gelsi — Termini di resa — Ritardi.

Nella stagione corrente, una questione di trasporto di foglia di gelsi ben si può dire di attualità, e la trattò a fondo la Corte d'appello di Venezia con elaborata sentenza 19 aprile p. p., la quale pur tocca varii altri argomenti importantissimi sul tema dei trasporti ferroviarii.

Accenniamo brevemente i fatti:

B......... consegnava, il 3 giugno 1872, alla Stazione di Somma-Campagna 76 quintali di foglia di gelso per la spedizione a G. V. a Mapello (linea Bergamo-Lecco). A termini della tariffa speciale N. 13, il vagone completo contenente quella merce doveva partire col primo treno omnibus o misto un'ora dopo la consegna; e partì diffatti col 68, che, in orario, doveva passare a Somma Campagna alle 5.33 pomeridiane e giungere a Mapello alle 9.54 pomeridiane. Ma invece quel vagone venne reso a destinazione con un ritardo valutabile in ore tre al massimo, trovandosi la foglia del tutto inservibile.

Chiedeva quindi il B......... L. 4756, delle quali L. 2128 importo della foglia, ed il resto per altri danni. — Opponeva la convenuta non esserle imputabile il ritardo, perchè il treno 68, oberato da spedizioni specialmente di foglia, si dovette scindere a Brescia, formando un treno-*bis* (compreso in esso il vagone del B......), che proseguì successivamente appena fu possibile — Una perizia seguita in corso di causa constatava che l'avvenuto breve ritardo poteva aver cagionato il totale deperimento della foglia, sebbene caricata fresca in partenza.

La Corte ha così ragionato: « Il carro del B.... fu attaccato al convoglio 68 e con quello giunse fino a Brescia, poi, proseguendo con treni *bis*, fino a Bergamo ed indi a Mapello; con treni, cioè, che erano appendici di quello formato coi carri che era stato mestieri distaccare pel troppo peso, e coi carri provenienti a Brescia ed a Bergamo da altre direzioni. Trattasi dunque di ritardo del treno N. 68, cioè del primo partito dopo la consegna a Somma Campagna del genere, che in esso fu infatti caricato, come già si è visto più sopra. Ma, se quel ritardo complessivo, risultato di varii ritardi minori avvenuti presso le singole Stazioni, possa ritenersi giustificato da cagioni di servizio; se non è in verun modo comprovato sia attribuibile a colpa o negligenza, di fronte alle condizioni dell'art. 121, la responsabilità dell'Amministrazione non può essere ritenuta per il danno eventualmente conseguito. Nè lo sarebbe egualmente ai sensi della tariffa N. 13, che tale responsabilità esclude al pari di tutte le tariffe speciali, ed in quella anche N. 11, che tratta del trasporto dei bozzoli vivi, ove solo si ammette in casi di ritardo, a seconda della entità di essi, o l'abbuono di 1|10 della tassa, od un compenso analogo come portato dalle tariffe generali.

« E simili condizioni se abbiano ad aversi per consigliate forse dal riflesso che, qualora i ritardi non siano assegnabili a manifesta trascuranza dell'Amministrazione o suoi addetti, possa sembrare assai grave ed onerosa cosa il volersi da un'Azienda ferroviaria (anche prescindendo dalli maggiori casi fortuiti) un'ordinaria rigorosa osservanza dell'orario degli arrivi, senza por mente ai minori accidenti, alle tante operazioni di carico e scarico, ed ai movimenti dei mezzi di trasporto che quà e là si rendono indispensabili, e più o meno a seconda della importanza dei convogli, ma quasi costantamente nelle varie Stazioni, locchè per la stessa regolarità del servizio e nell'interesse generale del pubblico e del commercio —; se queste condizioni, dicevasi, sono comprese nel Regolamento, non resta a dirsi che esso va indubbiamente considerato tra i regolamenti speciali per gli imprenditori di pubblici trasporti (di che parla l'art. 1633 Codice civile), che, contenendo i patti sotto cui i trasporti vengono assunti, fanno legge fra gli imprenditori e quelli che con essi contrat-

tano; e ciò senza che sia attendibile qualsiasi richiamo al disposto degli articoli 78 e 83 del Codice commerciale, che sono riferibili al risarcimento del danno per ritardi incorsi dai commissionarii e vetturali, indipendentemente da precise particolari convenzioni.

« Ora, da veruna disposizione regolamentare si desumerebbe l'obbligo dell'Amministrazione di rispondere di ogni danno, che si provasse derivato da qualsiasi ritardo di viaggio, se ciò si disse già essere escluso esplicitamente; come non desumerebbesi pure il suo obbligo assunto verso il B....., che il carico di foglia, posto sul treno 68, avesse a proseguire collo stesso fino a Bergamo, e di là col coincidente immediato fino a Mapello, al disopra di ogni contingenza lungo il viaggio e della necessità, presentatasi a Brescia ed a Bergamo, di alleggerire il numero dei carri e ricorrere alla formazione dei treni *bis* ed appendici.

« Nè questo obbligo potrà derivare dalle pretese dichiarazioni del Capo-Stazione di Somma Campagna, del Sotto Capo-Stazione di Bergamo, colle quali si dice assicurato il più pronto arrivo a Mapello della foglia. Anzitutto tali assicurazioni non erano in loro facoltà, non potevano produrre vincoli per la Società; nè erano, d'altronde, valutabili, dovendo il convoglio passare per varie Stazioni prima di Somma Campagna, esposto il carico alle non prevedibili esigenze di viaggio.

« Ma esse poi non sono vere, nel senso obbligatorio che il B........ vorrebbe fosse loro attribuito.

« Basterà ricordare le deposizioni dei testi di prova e di riprova, meritando nota speciale la risposta del Sotto-Capo-Stazione L......., ove dice persino inverosimile che egli facesse qualsiasi garanzia sulle ore dell'arrivo del treno, se i treni *bis* tardavano sempre molto, a cagione che erano speciali pel trasporto di foglia e bozzoli: del treno che si fermava a Brescia, ove, coi convogli provenienti dal Veneto e da Cremona, doveva essere composto il treno *bis* per Bergamo, nella quale Stazione lo si scomponeva nuovamente, riordinandolo per la linea Bergamo-Lecco.

« Le cose dette fin qui possono rendere chiara l'applicazione al caso del noto aforisma: *neminem sine culpa esse puniendum*. Benchè possano ritenersi quindi per provati e veri i fatti esposti dal B......, ed ai quali erano pure dirette le testimonianze, — e cioè il buono stato della foglia al momento del carico, il carico compiuto dai dipendenti del B....... un'ora prima dell'arrivo del treno, lo stato di totale fermentazione della foglia quando giunse a Mapello, il suo trasporto da Brescia in vagone affatto chiuso, il suo quantitativo di quintali 76, ed il prezzo che viene ad essa dal B.... attribuito, — si appalesano essi tutti di importanza secondaria rimpetto all'indagine, se sia intervenuta colpa da parte dell' Amministrazione quanto alla causa del deperimento, e se questo conseguisse alla violazione dei patti contrattuali.

« La Società non garantiva la conservazione della foglia; chè anzi, come merce di facile deperimento, a termini dell'art. 110 la si accettava a di lui rischio e pericolo, e la si lasciava caricare, forse in un vagone disadatto perchè chiuso, stante la mancanza del prescritto preavviso, che avrebbe permesso di procacciare altro carro; il carico fu operato dai dipendenti del B....., e come fu da essi meglio creduto; avvenne ritardo nel viaggio a confronto dell'orario, ma questo appare reso necessario da motivi di servizio o da misure opportune al regolare compimento di esso; l'arrivo a Mapello sarebbe a ritenersi alle ore 12.38, come rilevasi dalle cedole orarie, anzichè più tardi, come vagamente accennerebbero i testimonii sentiti. Le condizioni infine del Regolamento, sia nelle tariffe generali che nelle speciali, escludono la responsabilità dell' Amministrazione per ritardo di viaggio.

« Torna inutile così di entrare in esame della perizia ed analizzare il voto in essa contenuto; basterà accennare come ivi ammettesi la possibilità che la foglia, arrivata alle ore 12.38 ant. del 4 giugno, se fosse arrivata alle ore 10.10, cioè due ore e 20 m. prima, qualora in perfetto stato al momento del carico, fosse in grado col risviamento e debite cure di essere resa servibile ai bachi; e si dichiara non riconoscersi, nel caso concreto, cause diverse che abbiano influito sul deperimento, ed alle quali sia attribuibile una probabilità diversa da quella della più lunga giacenza nel carro, escludendosi ogni maligna influenza per la chiusura degli sportelli del carro.

« Ma per questa maggiore giacenza, già si disse che non correva nell'Amministrazione responsabilità di sorta, e ciò a sensi degli art. 78 e 121 del Regolamento; onde dovevasi respingere la domanda dell'attore per risarcimento del danno in generale. Nè era del caso il discendere a conoscere e valutare li varii elementi, dai quali facevasi risultare la cifra esposta a rappresentarlo, e di cui chiedesi il pagamento ».

. . . .

Ora, da tale motivazione si desumono i seguenti utili principii:

1° È giustificato da motivi di servizio ferroviario il ritardo, che, in caso di straordinaria affluenza di spedizioni, debba subire una parte di un treno per sosta ad una Stazione intermedia.

2° All'infuori di colpa o manifesta trascuranza, non è ammesso reclamo pei ritardi nel trasporto delle merci, tanto in base alle tariffe generali che speciali del Regolamento 22 dicembre 1871, la disposizione del quale (art. 121) prevale agli art. 78 e 83 del Codice di commercio.

3° Non spetta alle Ferrovie responsabilità per le merci di facile deperimento, deteriorate o perite in causa di ritardo.

4° Gli obblighi dell' Amministrazione sono, in ogni caso, determinati dal solo Regolamento, senzachè valgano impegni od affidamenti dati dai Capi-Stazione oltre le loro facoltà.

Ma il principio più essenziale, che in complesso informa questo giudicato, si è quello della prevalenza del Regolamento ferroviario e del suo articolo 121 (che esclude o limita gli indennizzi per ritardi) a qualsiasi altra disposizione di legge generale o speciale.

Una tale interpretazione, giustissima nella fattispecie, lo è altrettanto in via di massima.

Ed in vero, l'Amministrazione delle ferrovie, preoccupandosi degli interessi della produzione serica, promosse dal Governo l'approvazione di due tariffe speciali a G. V., quella N. 13 per le foglie di gelso dal 1° aprile al 30 giugno, e quella N. 11 pei bozzoli vivi in convogli speciali notturni dal 1° maggio a tutto giugno. Ed in relazione a tali proficui provvedimenti, l'Amministrazione si sforza, a tempo opportuno, di tutto antivedere, apprestando la maggior copia possibile di materiale da trasporto, combinando eccezionali servizii di treni, incitando il personale col ri-

gore e colle gratificazioni. Si fu per tal modo che le Ferrovie, in critiche stagioni, quando il raccolto dei bachi era seriamente minacciato per mancanza di foglia, che occorreva fare venire da grandi distanze, resero segnalati ed apprezzati servizii. Ora, come ne furono compensate? Con non pochi processi di contravvenzione per ritardi di treni, plaudente il pubblico!

Siffatti processi (qui cade in acconcio il notarlo) effettivamente non servono che a soddisfazione del buon pubblico, che grida sempre, e le Amministrazioni ferroviarie sono i capri espiatorii. Ma in chiunque abbia pratica conoscenza del servizio ferroviario, non si potrà mai fare strada la convinzione che una legge penale e la comminatoria di multe possano valere a togliere o diminuire i ritardi, i quali dipendono da ben altre cause generali e complesse, quali sono le condizioni ed i mezzi disponibili delle varie reti in relazione al traffico ed al prodotto chilometrico, e la necessità di concretare nel miglior modo compatibile il servizio; talchè si incorrerebbe in inconvenienti ben maggiori, volendo assolutamente eliminare i ritardi, che, del resto, le Amministrazioni sono le prime interessate a scansare, senza bisogno di eccitamenti.

Giusta, abbiam detto, e legale pur si presenta in via di massima la prevalenza sul diritto comune, attribuita al Regolamento d'esercizio ferroviario; imperocchè (astrazione fatta delle considerazioni giuridiche egregiamente svolte nella sentenza) è cosa ovvia come un grande nuovo ramo di attività, qual si è quello che si esplica colla industria ferroviaria, o meglio un importantissimo e vitale servizio pubblico, che ha radicalmente mutato l'antico sistema, ed anzi ne creò uno del tutto nuovo, vasto, complicatissimo, non possa essere regolato dalle poche ed insufficienti norme d'altre cose e d'altri tempi.

Lo sviluppo sorprendente ed immenso dell'esercizio ferroviario ha precorso la ligislazione. Norme speciali per cose nuove erano indispensabili: la responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie non poteva a meno di essere prefinita e limitata in relazione ai servizii ed ai correspettivi. Qual cosa più giusta pertanto che dichiarare non essere le Ferrovie responsabili dei semplici ritardi, o non poter essere tenute oltre l'abbuono della tassa di porto? Sono queste sole tasse la rimunerazione e la vita delle strade ferrate: sono desse l'oggetto della stipulazione d'ogni loro contratto; quindi il compenso pei ritardi così regolato era equo e logico, non potendosi presumere che per una limitata retribuzione alcuno assuma una responsabilità sconfinata.

Ma invece tali speciali regolamenti, che, soprattutto in quest'epoca transitoria, dovevano essere accolti come un beneficio, non si seppero generalmente apprezzare. Si gridò all'arbitrio ed al monopolio, ed in simile pregiudizio (così avviene nelle cose nuove) incorsero anche i tribunali. La superiore Magistratura, e soprattutto le Cassazioni ripararono generalmente tali giudizii; ma pure si mantiene una inconscia tendenza a scostarsene, ora per supposte ragioni d'equità, ora, e più spesso, cercando nella fattispecie motivi eccezionali per sottrarsi alle regole. Insomma, le disposizioni antidiluviane dei Capi II e III, Titolo IV, Libro 1°, del Codice di commercio, sui *commissionarii di trasporti per terra e per acqua e sui vetturali*, scritte pei carri, per le diligenze e per le navi, lasciarono di sè un grande attaccamento, e male si adattano a deporre il bastone del comando. Il progetto del nuovo Codice di commercio si è esteso sul nuovo argomento, ma molto avremmo a dire in proposito, se il tempo e la lena ci bastassero.

Terminiamo intanto citando due belle sentenze della Cassazione francese, l'una del 18 agosto 1876 in causa Compagnia dell'Est contro Lévy, l'altra del 6 marzo 1877 in causa della Compagnia d'Alsazia-Lorena contro la Compagnia dell'Est; le quali proclamano il principio: — che il contratto di porto prende norma dal Regolamento della Ferrovia di partenza, talchè, se tale Regolamento contiene una clausola limitativa d'indennità in caso di perdita, mancanza o ritardo (nelle specie il pagamento di un tanto in ragione di peso o il solo abbuono del porto), questa clausola devesi applicare anche rispetto al destinatario in Francia, ove vigono leggi diverse. — Sentenze queste notevoli, perchè pure in Francia, per essere svariate e molteplici le discipline attinenti al servizio ferroviario, i tribunali inclinano all'applicazione del diritto comune; ma la Cassazione con ferrea mano riconduce costantemente i giudicanti nella immutabile via della legalità.

Avv. G. E. G.

LE STRADE FERRATE DELLA ROMANIA

III *ed ultimo.*

Il materiale mobile delle strade ferrate della Romania è stato calcolato per un traffico poco considerevole, e non pare probabile che oggidì l'Austria autorizzi l'uscita del materiale delle sue ferrovie per servire ai trasporti militari russi.

Si è bensì parlato, e con insistenza, di mettere tutte le linee rumene in istato di poter farvi circolare il materiale delle ferrovie russe. Ma io non ci credo guari, per le ragioni già sviluppate, e perchè con ciò non si darebbe alle linee di Romania la sicurezza di cui mancano, nè il doppio binario, senza del quale il traffico è per necessità assai limitato.

Non dirò nulla del materiale, poco importante, speciale per la ferrovia russa da Jassy ad Ungheni: 4 locomotive, 16 vagoni da viaggiatori, ed 80 vagoni da merci di qualsiasi natura.

Sul complesso della rete rumena, il materiale si compone di 138 locomotive, 620 vagoni da viaggiatori, e 2400 vagoni da merci, compresi i vagoni speciali e quelli da servizio. Un quarto appena dei vagoni da merci, cioè 600, è provveduto degli adattamenti necessarii ai trasporti militari d'uomini e di cavalli.

Il generale Floresco, che aveva studiato seriamente tale questione, voleva che l'intero materiale fosse, come in Russia ed in Germania, posto in grado di prestar servizio anche in tempo di guerra; ma su questo punto, come su molt'altri, egli non ottenne che una soddisfazione parziale, e tuttavia si deve a lui il poco che esiste.

Nelle migliori condizioni, senza interruzione cagionata dallo stato d'assedio, non si può calcolar di fare più di 15 treni al giorno in media, non potendo i treni di truppe trasportare più di 600 uomini per treno, ed entrando essi per un terzo circa nel movimento giornaliero, mentre gli altri due terzi sarebbero applicabili ai cavalli, all'artiglieria, alle munizioni, ai viveri, al materiale da guerra e da campo, ai congegni per ponti da gettare sul Danubio, ecc.

Infatti, questi treni dovrebbero contenere in media 20 vagoni, il che produrrebbe pure in molti punti una doppia trazione; il tempo di andata e ritorno per ciascun treno sarebbe di circa 5 giorni, compresovi il carico e

scarico, prendendo Bucharest come obbiettivo medio, essendo la distanza da Bucharest ad Ungheni di 602 chil.

Sarebbe dunque un numero totale di 1500 vagoni sempre in moto, più 500 sotto carico, cioè tutto quanto si può ragionevolmente sperare dal materiale mobile disponibile in Romania. Ma tutto ciò non darebbe più di 3000 uomini al giorno, ammettendo la proporzione di un terzo sovraindicata, o di 9000 nel caso in cui non si avesse a trasportare che fanteria. Ed ancora io ho ammesso che le linee fossero esclusivamente destinate ai trasporti militari, e non ho tenuto conto alcuno dei trasporti che il Governo rumeno volesse fare per le proprie truppe.

Diecimila uomini al giorno, in questi momenti difficili, è il massimo da aspettarsi dalle linee rumene, ed è evidente che non può bastare per un'armata che conta un totale di circa 300,000 uomini. Laonde, sin da principio, si videro i corpi di truppe russe prendere la via di terra, scegliere le strade dirette, e riservare le ferrovie al trasporto del materiale da guerra.

Non ho d'uopo di far notare che i mezzi, da me ammessi come risultato pratico, devono variare secondo il viaggio che si vuol far fare alle truppe; e che in alcuni casi il materiale delle ferrovie può essere esclusivamente impiegato a portare dei reggimenti lungo il Danubio, da un punto ad un altro, ed a far convergere il complesso delle truppe verso il punto d'attacco. Ho voluto soltanto far rilevare che la utilità delle ferrovie della Romania sarebbe molto ristretta per un'armata così considerevole, e che bisogna ritenere come improbabili tutti i progetti attribuiti allo Stato-maggiore russo circa la trasformazione delle linee rumene, sia in quanto al personale, sia in quanto alla costruzione della strada; e per conseguenza circa l'uso delle medesime nella campagna che si è ora aperta.

Le strade della Romania non sono sventuratamente molto numerose, e per la maggior parte sono male tenute, dacchè tutte le economie del Ministero dei lavori pubblici riguardano i materiali di manutenzione.

Un lungo argine, quasi parallelo al Sereth, conduce da Jassy a Galatz, e si collega presso Marasesti ad un'altra strada, che si dirige verso Bucharest per Buzeo e Ploiesti. Tra Galatz e Braila nessun'altra comunicazione, fuorchè il Danubio e la ferrovia.

Tutto ciò si spiega dal fatto che, la Moldavia e la Valacchia essendo state sino al 1859 provincie separate, i loro sistemi stradali non tendevano a congiungersi tra loro. La natura del suolo non offrirebbe alcun ostacolo ad attraversare le campagne, ma codeste grandi pianure sono il più spesso paludose o inondate, specialmente in questa stagione, il che costringe a considerevoli giri, e produce lunghi ritardi. Nondimeno la traversata della Romania non sarà, come terreno e come vie di comunicazione, più difficile della stessa Bessarabia russa, e le truppe non si accorgeranno quasi di aver mutato territorio. Ma le concentrazioni saranno lunghe e faticose.

Se l'armata russa entra in Bulgaria, v'incontrerà altre difficoltà per andare innanzi. Là le due ferrovie da Czernavoda a Kustendje e da Roustchouk a Varna sono in condizioni di costruzione ancora di molto inferiori a quelle delle ferrovie rumene, e al di sotto di qualunque critica. Il materiale mobile è di cattiva qualità, più che insufficiente, e composto specialmente di vagoni-casse pel carico dei cereali alla rinfusa, qualche cosa di simile alle cale di uno *sloop* da trasporto, di cale ambulanti. La natura del suolo non è meno sfavorevole che in Romania, ed a tale difficoltà si aggiungono le asprezze naturali del terreno e la mancanza completa di strade mantenute.

La questione dei trasporti è dunque, fin d'ora, una questione vitale per le due armate; e dal modo con cui essa sarà intesa, preparata e condotta può dipendere in gran parte il risultato della guerra in Europa, od almeno la sua durata.

Nostre Corrispondenze

Roma, 5 giugno.

Il bilancio definitivo di previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1877 dà in riassunto i risultati seguenti, rispetto alla competenza propria dell'anno 1877:

Spesa ordinaria	L.	50,068,417.94
Spesa straordinaria	»	83,905,098.82
ossia un totale di	L.	133,973,516.76

Ora, confrontando questi risultati con quelli del bilancio di prima previsione approvati nella somma di lire 90,763,912.10, sembra ragguardevole a prima vista l'aumento sulla competenza dell'anno nella complessiva somma di lire 43,209,604.66. Ma codesto aumento è una semplice parvenza, non rappresentando che un materiale stanziamento di spese approvato contemporaneamente al bilancio di prima previsione, senza essere stato inscritto nel bilancio medesimo. Basterà di fatto richiamare alla vostra memoria come colla legge del 30 dicembre 1876, che approvava lo stato di prima previsione dell'entrata dell'anno in corso, siasi provveduto, tanto alle spese derivanti dal passaggio allo Stato delle ferrovie dell'Alta Italia, quanto alle occorrenti per la continuazione dei lavori delle ferrovie Calabro-Sicule nell'ammontare di L. 42,800,000 (*). —

Merita una nota speciale il voto espresso dalla Commissione generale del bilancio intorno alla grave questione del Gottardo. Essa confida « che il Governo sospenderà il pagamento della quota fissa, finchè non avrà assicurato l'esecuzione delle strade di accesso, ai sensi del trattato di Berna, e che saprà dare ai suoi delegati istruzioni conformi ai diritti ed agli interessi del nostro Stato, su cui fu gravato il maggior onere pel compimento della grande opera internazionale ». Questi concetti, lasciatemi dire con compiacenza, sono identici a quelli da me espressivi sul soggetto medesimo in una precedente mia lettera, e sono identici, io spero e credo, alle istruzioni che i nostri Commissarii, presentemente seduti intorno al tappeto verde della Conferenza di Lucerna, avranno ricevuto dal Governo e sapranno far prevalere. —

In tutti gli Ufficii del Genio civile si attende attivamente alla compilazione di uno stato preciso del materiale galleggiante nel porti del Regno, per fornire all'on. Ministro dei lavori pubblici norme sicure alla sollecita presentazione d'un progetto di legge relativo al materiale effossorio.

Inoltre il Governo promise di compilare e presentare al più presto possibile un piano quotato dei porti di 1ª, 2ª e 3ª classe, per emanare, in base al medesimo, i provvedimenti utili ed efficaci alla sistemazione dei porti;

Un progetto di massima per sistemare con iscavi straordinarii i fondali dei porti in quelle zone dove tali lavori sono richiesti dallo sviluppo del commercio marittimo;

Un progetto di manutenzione annua di codesti medesimi fondali. —

(*) In un prossimo numero ci occuperemo di questo bilancio definitivo, che si sta ancora discutendo alla Camera
(La Red.)

Da ieri andò in vigore nelle strade sicule un nuovo orario, col quale si compie il viaggio giornaliero da Palermo o da Girgenti a Catania e viceversa, essendosi istituito un servizio ippico per la traversata fra Caldare e Canicattì, che richiede in media 3 ore e 15 minuti, e per la traversata fra S. Caterina e Caltanissetta, che richiede in media 1 ora e 20 minuti. Ciò in sostituzione, o più propriamente in aggiunta all'attuale servizio di diligenze postali fra S. Caterina e Rocca Palumba, che impiega 9 ore, e continuerà a farsi di notte per il viaggio fra Messina-Palermo e Girgenti. —

L'Ispettore del Genio civile prof. Betocchi presentò, nell'ultima adunanza dell'Accademia dei Lincei tenutasi domenica, la statistica idrometrica del fiume Tevere nel cinquantennio dal 1° gennaio 1822 a tutto il 31 dicembre 1871, compilata in base delle osservazioni quotidiane eseguite a mezzodì all'idrometro di Ripetta. L'altezza minima meridiana, alla quale discese il livello delle acque del Tevere nel periodo in esame, locchè rappresenta la massima magra, fu di m. 5.34, e la massima altezza meridiana di piena fu di m. 17.01; quindi il dislivello massimo delle acque fu di m. 11.67, dislivello che toccò i m. 11.88, ove si consideri il colmo della piena alla quale si riferisce l'altezza massima meridiana testè accennata: colmo che avvenne nel 29 dicembre 1870, e si mantenne dalle ore 10 pom. alle 6 e 30 ant.

Le acque del Tevere in piena, secondo l'esperienza del mezzo secolo in esame, si elevavano adunque di ben m. 11.67 sul livello di massima magra.

Vi ho riferito di buon grado questo interessante particolare del pazientissimo e diligentissimo studio del prof. Betocchi, ma non posso di certo, con mio rammarico, esaminare nelle vostre colonne un lavoro così irto di cifre e di rappresentazioni grafiche. Affermerò solo, senza tema di errare, che la statistica idrometrica del prof. Betocchi approderà non poco a far ben comprendere l'indole del gran padre Tevere e ad agevolarne il confronto con quella degli altri principali corsi d'acqua. B.

L'INAUGURAZIONE DEL TRONCO SIERRE-LOÈCHE
SULLA FERROVIA DEL SEMPIONE

Losanna, 26 maggio (*).

Dopo quasi nove anni dacchè la ferrovia del Sempione era rimasta dove le insufficienze e la fine ben nota dell'antica Compagnia l'avevano lasciata, essa mostrava ieri per la prima volta la sua esistenza ed i suoi elementi vitali con un fatto compiuto, cioè coll'inaugurazione del nuovo tronco da Sierre a Loèche.

In tutto, i fatti compiuti s'impongono, e dimostrano la volontà ed il potere; ma nelle questioni ferroviarie particolarmente, poichè l'apertura di una linea all'esercizio significa sempre un successo e la fede dei patti. Per ciò io spero non vi sarà discaro che io vi dia rapido conto di questa nuova ammissione nel grande sodalizio delle strade ferrate.

Come sapete, la linea del Sempione si stacca dalla estremità orientale del lago Lemano, dove si unirà a Saint Gingolph colle ferrovie francesi della riva savoiarda, e percorrendo la valle del Rodano per Saint-Maurice, Martigny, Sion e Viège, giunge a Brigue, piede del gran colle e futuro imbocco settentrionale del nuovo passaggio alpino. Finora però essa si fermava a Sierre, cioè a circa 39 chilometri da Brigue, percorrendo una lunghezza totale di 80 chilometri in esercizio.

Appena fuori di Sierre, la valle si restringe gradatamente ad imbuto fino alla foresta di Finges, cioè fino alle gole scisto-calcari comprese fra i monti di Loèche e il cono di deiezione dell'Illgraben; poi riprende quella sua regolare conformazione, e quella media sua larghezza di oltre un chilometro, che permette al tracciato di tenersi quasi sempre sulle dighe stesse del Rodano, di rasentare gli sbocchi delle valli laterali di Saas e di Saint-Nicolas — questa immettente a Zermath ed ai piedi del monte Rosa — e di raggiungere Brigue, sempre mantenendosi nelle condizioni delle più favorevoli linee di pianura.

La sola sezione Sierre-Loèche, testè inaugurata, si scosta da cosiffatte eccezionali condizioni, e presenta il carattere di una vera linea difficile, sebbene a lievi pendenze; perciò, comunque di breve percorso, la sua costruzione assumeva una speciale importanza.

Un battello a vapore, messo a disposizione della Compagnia del Sempione dalla Società di navigazione sul Lemano, trasportava da Losanna a Bouveret l'eletta di persone, che la Compagnia aveva invitato alla lieta cerimonia, fra cui le Autorità locali e molte distinte notabilità del paese e forastiere. Da Bouveret, attuale testa di linea del Sempione, un convoglio speciale imbandierato accoglieva la comitiva, e la conduceva rapidamente, attraverso l'esteso e caratteristico thalweg del Vallese, fino a Sierre, dove giungevasi dopo un viaggio di quattro ore, simpaticamente salutati ad ogni sosta. Quivi doveva cominciare la vera festa; e fu infatti da questo punto, che le finestre e le terrazze dei carrozzoni divennero quasi troppo anguste agli sguardi avidi di contemplare lo spettacolo d'un paese vergine ancora al fecondo contatto della locomotiva.

La natura e l'arte si danno ivi la mano, e l'occhio scorre dalle pendici ripidissime alle selvaggie fenditure. Si passa Salquenen, Varone; si attraversa il burrone della Dola — tanto noto ai *touristes* —; ed il convoglio si ferma per lasciar vedere le due immani roccie, che quel torrente, sgorgando dalla Gemmi, corrose a picco profondissimo per gettarsi nel Rodano. La via si fa sempre più tormentata e sinuosa, finchè si varca il Rodano sopra un elegante ponte metallico, e si tocca Loèche, meta del viaggio.

La popolazione, vestita a festa, fa ressa alla Stazione, ed al suono di liete fanfare, accoglie plaudente i benaugurati viaggiatori, mentre spari di gioia ripercuotono lontana la comune esultanza.

Intanto il presidente del Comune, circondato dai magnati della città, si fa incontro; e dopo un discorso di ringraziamento e di elogio alla Compagnia (a cui risponde il sig. Barmann, presidente del Consiglio d'amministrazione di questa), offre agl'intervenuti il prammatico vino d'onore, in coppe d'oro artisticamente cesellate. Segue tosto la cerimonia religiosa, celebrata dal vescovo monsignore Jardinier, che con lunga allocuzione impartisce al convoglio ed agli astanti l'apostolica benedizione. Dopo di che, un geniale banchetto, offerto dalla Compagnia nella rimessa-macchine pavesata e inghirlandata, viene a confortare in buon punto i 200 invitati ed a dare più famigliare espansione alle liete impressioni della giornata.

La quale espansione si manifestò viemmeglio, sul finire del pranzo, con alcuni discorsi-*toast*, fra i quali non posso passare sotto silenzio quello del sig. Ceresole, direttore della Compagnia, che riscosse le più calorose felicitazioni.

L'onorevole ex-presidente della Confederazione rese grazie a quanti mostrarono interesse all'impresa, coadiuvandola; rammentò gli impegni presi de essa, e li constatò una prima volta soddisfatti coll'apertura del tronco Sierre-Loèche, quale arra ed affermazione che il rimanente sarà pure imprescrittibilmente mantenuto. « Abbiamo bisogno, disse, « di simpatia, di appoggi cordiali, di amicizia: nessuna « ne disdegniamo, e stringiamo ogni mano che ci viene of- « ferta. Se ancora non siamo potenti, abbiamo però la fede, « la devozione, il patriottismo, e sapremo proseguire risc-

(*) Come accennammo nel numero precedente, questa lettera ci giunse troppo tardi per essere pubblicata in quel numero; crediamo però che debba egualmente interessare ai nostri lettori pei molti ragguagli tecnici che contiene, e perchè si riferisce ad una grande impresa ferroviaria internazionale.
(La Red.)

« lutamente nel nostro còmpito — che è di camminare a passi « pertinaci verso la montagna, aspettando che la grande « opera del traforo lo suggelli ».

Promise per l'anno venturo l'inaugurazione del tronco Loèche-Viège, e non più tardi del 1879 da Viège a Brigue, che segnerà l'arrivo della locomotiva all'ingresso nord della galleria del Sempione. « Noi potremo ingannarci, soggiunse; « ma, ognuno si rassicuri, non inganneremo mai nessuno, « ed abbiamo più che mai, nell'assunta impressa, la più in« concussa ed irremovibile fede ».

Prolungati applausi accolsero il discorso del Ceresole, che, per verità, fu degno di quell'eminente oratore. Levate quindi la mense, il fischio della locomotiva annunciava agli invitati il momento di ripartire; ed alle 5 si dava l'ultimo addio alla torri feudali di Loèche, così note ai bagnanti della *high-life*, ed alle 10 si era di ritorno a Losanna, dopo una giornata cui la lunghezza del viaggio non fece che rendere più breve e più gratamente impressa in ognuno.

Ora qualche cenno tecnico sulla nuova ferrovia.

Il tronco Sierre-Loèche è lungo m. 9405, ed ascende, nel suo percorso, la complessiva altezza di m. 90.15 (essendo 535.77 e 625.92 le quote delle sue Stazioni estreme) sul livello del mare; ha una Stazione intermedia, Salquenen, e 4 caselli di guardia. Uscendo da Sierre, varca una zona di massi calcari conglomerati, che intercettano il corso della valle principale, ed assumono le forme di penisole o di pizzi pressochè normali alla valle stessa, ora concorrenti alle rive del Rodano, ora foggiate a veri isolotti, disseminati su bassifondi di alluvione. Successivamente, e sempre mantenendosi sulla riva destra del fiume, ritorna nei fianchi veri della valle, che si fa erta, stretta e rocciosa; sottopassa alla borgata di Varone, e attraversando i torrenti della Dzimèze, della Raspille, della Coulanza e della Dala, guadagna la riva sinistra del Rodano, in immediata prossimità della Stazione di Loèche, che serve contemporaneamente al contiguo villaggio di Susten.

Come dissi, la natura dei luoghi richiese tracciato e lavori complessi. Nondimeno, fra le complessive tratte di m. 823 in orizzontale, e di m. 259 al 14.31 0[00, l'altimetria della linea non varia che fra il 9 e il 10 0[00. Lo sviluppo totale delle curve raggiunge più che 1[3 dell'intiera lunghezza, cioè m. 3304, ma di queste una sola ha 300 m. di raggio su 129 di lunghezza: le altre hanno tutte raggio maggiore. Però alcuni rettifili appaiono troppo corti. La linea è a semplice binario, eccetto che nelle opere d'arte: due trincee — quelle di Gobbet e della Raspille — hanno da 24 a 32 m. di profondità.

Essa conta 4 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 607, su cui circa m. 360 rivestiti, il rimanente in roccia viva; 4 ponti in ferro, due dei quali sul Rodano, con m. 53 e 36 di lunghezza rispettiva, e 2 a vôlta di m. 8 di luce; 8 cavalcavia per acquedotti, due dei quali in ferro e 6 in legno, con luci da 0.30 a 2.50, ed altezze fino ad oltre m. 30 sopra il corpo stradale; 7 sotto-passaggi, di cui 2 in ferro, fra m. 4 e 6 di portata, e 5 a vôlta fra m. 2 e 4.50 di apertura; 44 tombini in muratura, da m. 0.30 ad 1 di luce. La larghezza fra gli orli della piattaforma è di m. 5.50, e di m. 9 nei due casi di semplice e doppio binario. La muratura a secco — come in tutte le odierne costruzioni di montagna — vi è spesso e molto vantaggiosamente impiegata.

Le costruzioni in ferro, eseguite a Nidau, si distinguono per quelle forme semplici e svelte, che rivelano veramente l'ingegnere, non l'empirista ed il fabbricante: le prove a velocità, fatte con tre locomotive, diedero 27 millimetri di massima flessione sul centro della portata, con immediato annullamento dopo il passaggio. Assai eleganti sono il cavalcavia metallico della Raspille, che attraversa ad arco le sommità di una trincea alta 32 m., ed i varii altri in legno, che si slanciano fra una parte e l'altra della strada sopra piedritti a telaio, di oltre 20 m. d'altezza.

L'armamento, a tipo Vignole, con rotaie in ferro lunghe m. 6 ed alte mill. 130, proviene dalle officine di Ty-le-Chateau (Belgio); e dietro le ultime crisi metallurgiche, abilmente afferrate, permise alla Compagnia un risparmio del 40 0[0 sui prezzi del preventivo. I fabbricati delle Stazioni, informati ad un tipo di costruzione mista strettamente applicata, realizzarono pure un'economia del 30 al 45 0[0 sui computi di perizia: cose queste da registrarsi a grossi caratteri, negli attuali tempi di ferrovie alpine, che sorpassano in costo il cento per cento delle spese previste. Noterò per ultimo, a favore dei diligenti d'ogni semplificazione ed economia ferroviaria, l'accorto sistema adottato per gli accessorii della superstruttura stradale: le barriere a mano ed a bilico, le tabeile chilometriche, monitorie e di pendenza, i dischi fissi e girevoli, ed altri apparati complementari dell'armamento, furono tutti formati con vecchie rotaie e ferri angolari di deposito.

I voraci di novità scientifiche non troveranno pascolo alcuno in questi ragguagli; ma coloro che vedono nelle ferrovie una necessità sociale, vi ravviseranno il modo per porle a livello delle più modeste regioni. Simile modo essenzialmente pratico, del pari che il fortunato esito generale dei lavori, devesi qui attribuire alla valentìa dell'amministratore-capo del servizio tecnico, ing. Lommel, siccome l'oculata gestione contenziosa e finanziaria a merito dei signori Ceresole e Renevier, componenti, insieme col primo, il Comitato direttivo della Compagnia.

Non dubito che in Italia si seguiranno con interesse e con attenzione codesti passi severi e concreti di una Società, che, lavorando indefessamente alla riuscita di questo nuovo valico alpino, propugna certo uno dei più incontestabili elementi del nostro avvenire commerciale; come sono pure convinto che si plaudirà ad ogni suo legittimo successo, tanto più ora, che vediamo una grande impresa internazionale, quella del Gottardo, cominciata sotto auspicii così clamorosi, venir meno, pur troppo, al suo còmpito ed alle giuste aspettative delle Nazioni interessate.

C

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sabbato sera partirono da Torino i comm. Boccardo, Valsecchi e Massa, diretti per la via del Moncenisio e Ginevra a Lucerna, quali rappresentanti del Governo italiano alla Conferenza internazionale per la ferrovia del Gottardo: Conferenza aperta il 4 corr., come fu già preannunciato, e sul risultato della quale attendiamo le notizie con viva impazienza.

Venerdì scorso ebbero luogo le prove statiche e dinamiche del ponte a travate metalliche sull'Oglio della linea Cremona-Mantova, costruita dalla ex-Banca di costruzioni di Milano.

Il ponte si compone di tre travate rettilinee, della lunghezza complessiva di 125 metri. Gli esperimenti vennero eseguiti con sei locomotive da merci nel modo seguente: Per la prima travata, si cominciò a caricarla con tre locomotive, disposte in guisa che l'asse di mezzo della seconda corrispondesse verticalmente al punto ove si doveva provare la massima flessione. Per la seconda si fecero due prove, la prima facendo avanzare tutte le sei locomotive in guisa che le tre anteriori fossero disposte sulla seconda travata, come lo furono già sulla prima, e le altre venissero di seguito. Così si otteneva un cedimento che non era il massimo, per la reazione del carico che rimaneva sulla prima travata. Misurato questo cedimento, si staccarono le tre locomotive di coda, lasciando al posto le altre tre, e si misurò un altro cedimento corrispondente al solo carico sulla travata di mezzo. La prova della terza travata si fece come per la prima.

Dopo di che, si credette di poter addivenire alla prova dinamica, che consistette in due corse fatte con un treno di tre locomotive: l'una alla velocità di circa 26 chilom. all'ora, l'altra a quella di circa 36, che è quasi la massima a cui possono viaggiare le locomotive di quella categoria.

I risultati furono appieno soddisfacenti; e le prove furono presenziate, oltrecchè dagli ingegneri della Società dell'Alta Italia e da un delegato della Impresa costruttrice, dal Commissario governativo cav. Bussi.

Notizie Ferroviarie Italiane

L'esercizio ferroviario. — A piena conferma delle replicate smentite del nostro corrispondente di Roma sul solito argomento delle Convenzioni per l'esercizio ferroviario, riferiamo dal *Diritto* la seguente categorica smentita:

« Il presidente del Consiglio, nella sua qualità di Mi- « nistro delle finanze, ha trattata e conclusa in massima « l'operazione finanziaria per l'esercizio delle tre reti fer- « roviarie (Alta Italia, Romane e Meridionali) con Balduino, « Allievi e Breda. Dietro Balduino stanno Bastogi e Bom- « brini; Allievi ha dietro di sè la Banca Generale di cui « è direttore, la Banca di Torino (Geisser) e qualche Casa « bancaria di Milano. L'on. Breda rappresenta la Banca « Veneta di costruzione ».

Siamo autorizzati a smentire nel modo più formale queste notizie, le quali non hanno nessun fondamento.

L'on. presidente del Consiglio, d'accordo col suo collega l'on. Ministro dei lavori pubblici, studia, è vero, con ogni assiduità il grave problema dell'esercizio ferroviario, ma l'uno e l'altro sono ben lontani dal voler precipitare i negoziati per la soluzione di un problema di tanta mole e che ha rapporti coi più grandi interessi economici dello Stato.

La questione sarà maturamente discussa durante le vacanze parlamentari; e se si riuscirà ad una soluzione conveniente, le Convenzioni verranno presentate alla Camera nella prossima Sessione.

Cadono così tutte le notizie di combinazioni e di contratti già stipulati, pubblicate con tanta solennità di particolari da molti giornali italiani ed esteri.

Ferrovie Romane. — In relazione alla notizia da noi data circa la riunione preparatoria di portatori d'Azioni ordinarie delle Ferrovie Romane, che doveva tenersi a Parigi il 26 maggio p. p., siamo ora in debito di dare i seguenti ragguagli sull'esito della riunione medesima, quali ci vengono comunicati da Parigi.

Alla detta riunione assistevano 248 azionisti, di cui 210 erano presenti e 38 rappresentati, costituenti un complesso di oltre 19,000 Azioni. Presiedeva l'adunanza il sig. Pilliot, direttore del *Journal des Actionnaires;* ed i sigg. Dubois-Falour e Noël, due dei maggiori azionisti presenti, compivano le funzioni di scrutatori.

Letto il rapporto della Presidenza, e dopo qualche discussione, a cui prese parte il sig. Le François, uno degli Amministratori francesi delle Ferrovie Romane, spiegando il suo dissenso dalla proposta sostenuta dal suo collega sig. Koenigswarter nell'assemblea del 26 marzo scorso a Firenze, venne votato all'unanimità un *voto energico di biasimo* al sig. Koenigswarter, dichiarandosi ch'*egli ha mancato al suo dovere di Amministratore.*

Poscia vennero pure adottate all'unanimità le seguenti risoluzioni:

« 1° I portatori di Azioni ordinarie delle Ferrovie Romane, considerando che i titolari delle Azioni Livornesi sono affatto disinteressati nella Convenzione del riscatto, e che d'altronde, mancando la votazione di tale Convenzione, essi continuano a percepire regolarmente i loro interessi ed il rimborso dei titoli annualmente ammortizzati;

« Esprimono la fiducia che i portatori delle Azioni Livornesi saranno i primi a capire ch'essi non potrebbero decentemente prender parte al voto sulla proposta relativa al progetto di riparto del prezzo di riscatto tra i portatori delle diverse categorie d'Azioni non garantite.

« 2° I portatori d'Azioni ordinarie delle Ferrovie Romane, considerando che nessun progetto di esercizio venne loro presentato, e che, senza rifiutarsi ad esaminare in seguito qualunque combinazione di esercizio che offrisse serie garanzie per la parte del capitale loro spettante sul prezzo del riscatto, opinano che, pel momento, essi non devono pronunciarsi su tale questione.

« 3° I portatori d'Azioni ordinarie delle Ferrovie Romane, considerando che la proposta presa in considerazione dall'assemblea del 26 marzo 1877, e stipulante particolari vantaggi a favore delle Azioni trentennarie privilegiate, non è fondata nè in equità, nè in diritto;

« Considerando che tale proposta lede gravemente i loro interessi, dichiarano di respingerla, e sostengono energicamente il riparto, in capitale ed interessi, quale risulta dall'art. 4° della Convenzione del 17 novembre 1873.

« 4° L'Assemblea nomina i signori Goupil, dott. Boyer e Pilliot membri del Comitato di difesa degli azionisti delle Ferrovie Romane, e li incarica di concentrare i poteri di tutti gli interessati, allo scopo di farli rappresentare alla assemblea del 28 giugno, e di prendere tutte le misure che richiederà la difesa degl'interessi degli azionisti ordinarii.

« Il Comitato sarà installato nella *Rue Grange-Batelière*, 14, ove gl'interessati sono pregati di fargli pervenire i loro poteri ». —

I suddetti membri del Comitato furono poi icaricati di trasmettere il processo verbale di questa riunione al Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie Romane in Firenze, ed al Ministro dei lavori pubblici d'Italia.

Ferrovia Eboli-Potenza. — Domenica scorsa venne inaugurato il tronco di ferrovia compreso fra le Stazioni di Romagnano e di Balvano sulla linea da Eboli a Potenza.

È questo un nuovo passo verso Potenza; breve, se si guarda alla lunghezza del tronco che si apre all'esercizio (chil. 7.00), ma d'importanza grandissima, ove si considerino le gravi difficoltà di costruzione che si dovettero superare in quelle strettissime gole del fiume Platano.

Su questo fiume vi sono due grandi ponti metallici, di cui uno di 67 metri in due campate, ed uno di 53 metri in una sola luce. Ambidue questi ponti sono stati eseguiti, in meno di 60 giorni, a Castellammare nell'opificio dell'Impresa industriale italiana diretta dall'ing. A. Cottaru.

Gli esperimenti di prova di questi ponti, i quali ebbero luogo i giorni 26 e 27 dello scorso mese col passaggio, a varie velocità, di 4 locomotive e relativi *tenders* carichi al limite massimo, diedero risultati soddisfacentissimi.

Questi esperimenti furono eseguiti in presenza di apposita Commissione, composta dal cav. S. Fabris, direttore dei lavori, per parte del Governo, dai sigg. cav. Pessione e Spongia, quali rappresentanti delle Ferrovie Meridionali, e dai R. Commissarii per l'esercizio delle ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule.

Ferrovie venete. — Nell'assemblea del Consorzio ferroviario Padova-Treviso-Vicenza tenuta in Vicenza il 30 p. p. maggio, dopo letta dal Presidente una interessante e circostanziata relazione, vennero prese le seguenti deliberazioni:

1. Venne approvato il consuntivo pel 1876.

2. Venne autorizzato il Comitato permanente a divenire ad un compromesso colla Società veneta di costruzioni, ed alla conseguente nomina degli arbitri per tutte quelle differenze, per le quali non si potesse venire ad una concorde liquidazione.

8. Venne stabilito che l'apertura al pubblico del tronco Treviso-Castelfranco abbia luogo nel giugno 1877, del tronco Castelfranco-Cittadella nel luglio, del tronco Cittadella-Vicenza nell'agosto, e della linea Padova-Bassano nel settembre; con questo che dall'apertura della intera linea

Treviso-Vicenza non intercorra più di un mese all'apertura della linea Padova-Bassano.

4. Venne autorizzato il Comitato a provvedere i fondi necessarii al compimento delle ferrovie.

5. Venne autorizzato il Comitato a devenire col Municipio di Vicenza e con la Società veneta di costruzioni agli opportuni accordi riguardo ad una caduta d'acqua del Retrone.

6. Venne, in via provvisoria, data facoltà al Comitato di sistemare il servizio del controllo contabile sull'esercizio delle ferrovie consorziali.

Ferrovia Milano-Erba. — La Camera dei deputati, nella seduta del 2 corr., approvò senza discussione il seguente articolo unico del progetto di legge già annunciato:

« È approvata la Convenzione stipulata il 18 maggio 1877 dai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze col signor Alberto Vaucamps, per la concessione al medesimo della costruzione e dell'esercizio di una strada ferrata da Milano ad Incino-Erba ».

Il risultato dello scrutinio fu di voti favorevoli 202, contrarii 10.

Ippoferrovia Milano-Saronno. — Soltanto il 30 maggio p. p. giunse alla Società dell'ippoferrovia Milano-Saronno il permesso governativo per attraversare la ferrovia dell'Alta Italia. Fra qualche giorno, quindi, potrà anche questa ferrovia a cavalli essere messa in esercizio.

Quasi ogni giorno si fanno corse di prova, e hanno buon esito. Si nominarono già gli ispettori, conduttori, cocchieri, ecc. Si preferirono persone congedate dall'esercito.

Tramways di Milano. — Dal rapporto che il cav. ing. Osculati lesse agli azionisti della Società anonima degli Omnibus nell'adunanza generale del 27 maggio p. p. togliamo i seguenti dati:

L'esercizio del *tramway* Milano-Monza, nei mesi da agosto a dicembre 1876, diede un incasso di L. 121,491, corrispondenti a L. 803 per giorno. È poi da notarsi che questa cifra andò quasi raddoppiando in questi ultimi mesi, e per l'aumentato numero delle carrozze e delle corse, e per l'accresciuto continuo favore del pubblico.

La strada Milano-Monza, compresi gli scambii, risultò di chilom. 14 e mezzo, e il prezzo di costruzione per chilometro di L. 18,730.

Si fecero in media 45 corse al giorno, e durante gli ultimi 5 mesi del 1876, 6796 corse, trasportandosi 670,233 pssseggieri.

Gli Omnibus della città, nell'anno 1876, trasportarono 9,376,068 passeggieri, coll'incasso di L. 925,964.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* dice che, quantunque la salute del presidente della Confederazione, sig. Heer, sia realmente migliorata, pure lo stesso non poteva assumere la direzione della Conferenza del Gottardo, che si riuniva il 4 corr. a Lucerna. La Conferenza sarà quindi presieduta dal vice-presidente del Consiglio federale, sig. Schenk.

Alla suddetta Conferenza la Germania è rappresentata dai signori generale v. Röder, ambasciatore tedesco presso la Confederazione, e Kienel, consigliere superiore di costruzioni.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 29 dal lato di Göschenen, e di m. 21.80 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 58.80, cioè m. 7.35 in media giornaliera. La roccia è sempre durissima ad Airolo.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio federale, nella seduta del 30 maggio p. p., ha raccomandato all'Assemblea federale di accordare le seguenti proroghe di termini:

Per la ferrovia Langenthal-Wauwyl:

1° Entro il 31 dicembre 1881 sarà presentato un nuovo piano finanziario, e quindi dovrannosi riprendere i lavori di terra.

2° Il compimento e l'apertura dell'esercizio dovrà aver luogo il 1° luglio 1884.

Per la ferrovia Soletta-Schönbuhl, riservati i convenuti diritti dei terzi:

1° Entro il 31 dicembre 1878 dovranno essere inoltrati al Consiglio federale i piani tecnici e finanziarii prescritti.

2° Prima del 31 marzo 1879 dovranno aver principio i lavori di terra.

3° Entro il 31 marzo 1884 l'intera linea concessa dovrà essere compita ed aperta all'esercizio.

— In seguito alla relazione dell'Ispezione ferroviaria federale sull'esame e le prove avvenute il 25 maggio p. p. sulla ferrovia Siders a Leuk, il Consiglio federale, basandosi sulle risultanze della stessa, ha accordato l'apertura di detta linea dal 1° giugno corr.

Ferrovie francesi. — Il *Journ. des trav. publ.* dice che il nuovo Ministro dei lavori pubblici, sig. Paris, desiderando di corrispondere alle vedute espresse nell'emendamento Allain-Targé, adottato dalla Camera dei deputati, prepara in questo momento un progetto di legge concernente: 1° il riscatto, da parte dello Stato, delle ferrovie in sofferenza nella regione dell'Ovest; 2° la loro retrocessione alla Compagnia d'Orléans; 3° la concessione a questa stessa Compagnia delle nuove linee d'interesse generale, che completano le precedenti.

Per affrettare una soluzione così vivamente desiderata dal pubblico ed essere in grado di presentare il suddetto progetto di legge alle Camere appena si riaprano, il sig. Paris ha insistito presso la Commissione arbitrale incaricata (in virtù delle Convenzioni stipulate colle Compagnie delle suddette linee) di determinare il prezzo del riscatto, affinchè essa termini il suo lavoro al più presto possibile.

Ferrovie austriache. — Nelle seduta del 29 maggio della Camera dei deputati in Vienna, il progetto di legge sulla ferrovia locale Vienna-Aspang, dopo qualche discussione, fu accolto in seconda e terza lettura, giusta le conclusioni del Comitato ferroviario. Il ministro De Chlumecky, rispondendo agli oppositori del progetto, dichiarò non esservi alcun pericolo che si rinnovino i fatti altre volte lamentati, e che lo Stato finisca col trovarsi costretto a concorrere nella spesa. Il modo della chiesta concessione e la solidità della Compagnia concessionaria escludono ogni possibilità di una poco onesta speculazione. Si tratta di un'impresa perfettamente solida, e per la quale è già stata versata una sufficiente cauzione in denaro sonante.

— Sulla separazione della rete meridionale italiana dalle ferrovie austro-ungariche, scrivono da Pest che il Governo ungherese presenterà quanto prima alla Dieta un progetto di legge, che, deviando dalla legge austriaca sanzionata recentemente, propone l'inarticolazione del trattato di Basilea. — Così nei giornali austriaci.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 10 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 21) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Cassa di risparmio di Urbino* (provincia di Pesaro).

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 24), la Società francese per assicurazioni contro l'incendio, sedente a Parigi col titolo *La Nation*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 20 luglio 1870, e col capitale nominale di L. 4,000,000, diviso in 8000 da L. 500 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, a termini dei suoi statuti e sotto l'osservanza delle prescrizioni contenute nel Decreto medesimo.

— Con R. Decreto del 21 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 29) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della

Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, stabilita in Mantova col titolo di *Banca mutua popolare di Mantova*, colla durata di 80 anni decorrendi dal 28 novembre 1867 e col capitale nominale di L. 340,000, diviso in 7000 azioni da L. 50 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società per l'esercizio di una grande locanda in Bellagio e di Stabilimenti congeneri, fondata in Milano col titolo di *Società dei Grands Hôtels*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 9 marzo 1873 e col capitale nominale di lire 1,500,000, diviso in 3000 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata ad emettere 900 Obbligazioni del valore nominale di L. 500 ciascuna e del complessivo valore di L. 450,000, fruttanti il 7 0[0 lordo e rimborsabili alla pari in 20 anni con estrazione annuale dal 1877 al 1896.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società per la fabbricazione dei ferri taglienti, stabilita in Scarperia (provincia di Firenze), col titolo di *Società anonima dei ferri taglienti in Scarperia*, colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto , e col capitale nominale di L. 50,000, diviso in 500 azioni da L. 100 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 27 detto mese (*Gazz. Uff.* del 30), è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Barletta.

— Con altro R. Decreto del 28 detto mese (*Gazz.* sudd.), è approvata la riduzione del capitale della Società di credito, anonima per azioni al portatore, sedente in Venezia col titolo di *Banca di Credito Veneto*, e colla durata di 25 anni decorrendi dal 24 marzo 1872, portando il detto capitale da L. 10,000,000 a L. 2,300,000, diviso in 9200 azioni da L. 250 ciascuna; con approvazione di un nuovo statuto sociale.

— Con R. Decreto del 20 detto mese (*Gazz.* sudd.), la Società per assicurazioni marittime, sedente in Genova col titolo di *Compagnia Berdianska*, colla durata di 10 anni decorrendi dalla data del presente decreto e col capitale nominale di L. 300,000, diviso in 30 azioni da L. 10,000 ciascuno, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società cooperativa di credito, sedente in Vittorio (provincia di Treviso) col titolo di *Banca mutua popolare della città e distretto di Vittorio*, col capitale di L. 100,000 diviso in 2000 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 21 agosto 1870.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), la Società austriaca stabilita in Vienna col titolo di *Oesterreichische Hagelüersicherungs Gesellschaft* (Società austriaca di assicurazioni contro la grandine), col capitale nominale di 2,000,000 di fiorini (L. 4,940,000) diviso in 20,000 azioni da fiorini 100 ciascuna, è abilitata ad operare nel Regno, a tenore dei suoi statuti e sotto le prescrizioni contenute nel presente decreto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 1° corr.), la Società stabilita in Genova, col titolo di *Società anonima fra gli esercenti per la riscossione dei dazii di minuta vendita e forese appaltati nella città di Genova e Comuni annessi*, colla durata d'anni 4 decorrendi dal 1° gennaio 1877, e col capitale nominale di L. 100,000 diviso in 2000 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto, con modificazioni.

— Con R. Decreto del 26 detto mese (*Gazz.* del 2), sono approvate le modificazioni dello statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Asti (provincia di Alessandria) col titolo di *Unione enofila d'Asti*, colla durata di 27 anni decorrendi dal 21 maggio 1876 e col capitale di L. 6,000,000, diviso in 24,000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con altro R. Decreto del 29 detto mese (*Gazz.* sudd.), è approvata la riduzione del capitale della Società per operazioni di credito, stabilita in Varese col titolo di *Banca di Varese di depositi e conti correnti*, e colla durata di 30 anni, portando il detto capitale da L. 1,500,000 a L. 1,000,000, formato da 4000 azioni da L. 250 ciascuna; con approvazione del nuovo statuto modificato.

Concessioni di miniere — La *Gazz. Uff.* del 25 maggio p. p. annunciava che fu accettata la rinunzia della Ditta Rubini e Scalini di Dongo alla proprietà della miniera di ferro detta del Crotto e Tegano in Comune di Dongo (provincia di Como); e che in udienza del 24 detto mese, S. M. ha firmato il decreto, col quale alla Società Henfrey, Etchats e Comp. è fatta concessione della miniera di zinco e piombo denominata *Sa Pala de is Carrogas*, sita in Comune di Iglesias (provincia di Cagliari).

Concessione di derivazione d'acqua — Con R. Decreto del 21 aprile scorso (*Gazz. Uff.* del 28 maggio p. p.) è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 8 concessioni d'acqua per forza motrice (2 in prov. di Verona, 2 Vicenza, 1 Cuneo, 1 Bologna, 1 Mantova, 1 circondario di Lecco); 3 concessioni d'acqua per irrigazione ed inaffiamento di giardini (1 prov. di Modena, 1 Mantova, 1 Treviso); ed una concessione per occupazione di spiaggia lacuale in prov. di Como.

Lavori idraulici in Roma — La *Libertà* dice che il Municipio ha intrapreso alcuni importanti lavori di restauro all'acquedotto dell'acqua Paola. Ha cominciato col riallacciare due antiche sorgenti dell'acqua nel territorio di Bracciano, allo scopo di ricondurre nell'acquedotto circa 30 nuove oncie d'acqua per utilizzarle in Roma.

Appena questo lavoro sarà compiuto, e le acque del lago di Bracciano, che attualmente si trovano ad una certa altezza, si saranno abbassate, cominceranno i lavori per la costruzione d'un grande sfioratore, che non permetterà alle acque del lago d'alzarsi oltre misura, come avvenne per il passato.

Contemporaneamente il Municipio metterà mano alla sistemazione del fosso Arrone, emissario naturale del lago di Bracciano, per renderlo capace di smaltire le acque, che per i lavori del nuovo sfioratore dovrà ricevere.

Nè qui s'arrestano tali lavori, ma si avrebbe in animo di trasportare l'attuale presa dell'acqua più nel centro del lago, allo scopo di migliorarne la qualità e togliere all'aqua Paola quel sapore salmastro che essa ha, poichè derivata troppo sulle sponde del lago.

Si vorrebbe, mediante grandiosi lavori, prendere una maggiore quantità d'acqua, allo scopo di dotare Roma di una potente forza motrice da potersi utilizzare per nuovi stabilimenti industriali, che potrebbero sorgere alle falde del Gianicolo, o meglio nei terreni sottostanti al Monte Mario.

Questi lavori agevolerebbero la costruzione di case in quella località.

Noi speriamo che il Municipio, che mostra già tanta buona volontà di fare, comprenderà l'importanza di una questione come quella di provvedere la città d'una potente forza motrice idraulica, la quale è la sola base per rendere possibile lo sviluppo delle industrie in Roma.

Lavori edilizii in Roma — Dice la stessa *Libertà*: È in Roma da alcuni giorni il signor Arrault di Parigi, e già ha avuto col Sindaco varie conferenze per venire ad un accordo circa al contratto per la costruzione di case nella seconda e terza zona dell'Esquilino. Stamane (31) ha dovuto aver luogo un'altra e forse ultima conferenza, nella quale il contratto doveva essere dalle parti firmato.

Ampliamento della città di Genova — La Camera dei deputati, nella seduta del 1° corrente, approvò senza discussione il seguente progetto:

Art. 1. È approvato il piano regolatore e di ampliamento della città di Genova dal lato orientale, nella parte piana delle frazioni suburbane, secondo il progetto dell'ingegnere civico municipale signor Michele Marcenaro, colle modificazioni indicate dal Ministero dei lavori pubblici e dal Ministero della guerra , e come fu adottato dal Consiglio municipale di quella città.

Un esemplare di questo progetto così modificato, e vidimato dai Ministri dei lavori pubblici e della guerra, sarà depositato nell'Archivio di Stato.

Art. 2. È concessa facoltà al Comune di Genova di chiamare a contributo per l'esecuzione di questo piano i proprietarii dei beni *compresi nel piano* e confinanti, a termini degli articoli 77, 78, 79, 80, 81 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 3. Il Governo avrà la facoltà di acconsentire alle modificazioni di questo piano, che venissero dal Comune riconosciute opportune nello sviluppo della sua attuazione.

Art. 4. Sarà provveduto alla esecuzione della presente legge con apposito Regolamento, deliberato dal Consiglio municipale di Genova, ed approvato con Decreto Reale, previo avviso della Deputazione provinciale e del Consiglio di Stato.

Art. 5. È assegnato il tempo di anni quaranta per la esecuzione di questo piano regolatore e di ampliamento. Questo tempo comincierà a decorrere dalla data della promulgazione della presente legge. —

Allo scrutinio, questo progetto di legge ebbe voti favorevoli 208, contrarii 16.

Porto di Genova — Il 2 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, coll'assistenza del segretario generale on. Ronchetti, aveva luogo la licitazione per schede delle opere per il porto di Genova. L'asta si apriva sulla somma presunta di 26 milioni 66 mila e 900 lire.

Erano stati ammessi dieci concorrenti; ma, all'atto pratico, non presentarono la scheda che tre. Il deposito per concorrere era di un milione in rendita.

La prima scheda fu quella della Ditta Trezza di Verona, che presentò l'offerta di 1,55 per 0[0 di ribasso.

La seconda fu quella dell'ing. Toffano, che aveva per garante l'ing. Arnoldo e supplente l'on. Fambri (ossia la *Società Veneta di costruzioni*); presentò l'offerta del 4,44 per 0[0 di ribasso. — Ultima fu quella del signor Dupuy, che presentò l'offerta dell'1 per 0[0 di ribasso.

La scheda sigillata del Ministero era di 1,50.

Quindi fu deliberato, salvo i fatali della vigesima, all'ingegnere Toffano, con garanzia Arnoldo e Fambri, ossia alla *Società Veneta di costrnzioni* diretta dal Breda, che non poteva presentarvi in nome sociale, essendo escluse le Società anonime.

Lecco e la navigazione a vapore — Leggiamo nella *Perseveranza*:

La Ditta Giussani e C., di Lecco, ha inaugurato e regolarmente mantiene giornaliere, ripetute e dirette comunicazioni fra quella città ed altri importanti punti del lago, mediante due piccoli piroscafi ad elica, adatti al trasporto di viaggiatori ed al rimorchio di barche cariche di merci. Per ora le corse sono limitate fra Lecco, Mandello, Bellagio e Bellano, ma potrebbero essere estese sino a Colico. Gli orarii poi furono fissati in modo da far perdere al viaggiatore il minor tempo possibile; e il concorso del pubblico mostra che venne soddisfatto davvero uno de' suoi bisogni.

Ufficii telegrafici — Il 17 maggio p. p. in Sortino (prov. di Siracusa), il 19 in Zuzzara (prov. di Mantova) ed il 25 in Grottole (prov. di Potenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 20, nell'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di S. Valentino in Abruzzo Citeriore (provincia di Chieti) è stato attivato il servizio del Governo e dei privati.

Concorso — È aperto il concorso per titoli ai posti d'ingegnere-capo e di geometra aiutante presso l'Ufficio tecnico comunale di Barletta, mediante presentazione dei titoli legali a tutto 30 giugno corr.

La ferma per ambo i posti è di anni tre, con gli stipendii annui: al primo di lire 2040, oltre il due per cento sulle opere di conto del Municipio, a carico degl'intraprenditori per misure e scandagli; ed al secondo di lire 2020, lorde della tassa di ricchezza mobile, ed a norma del regolamento municipale 1° maggio 1863.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che l'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna ha annunziato che, a partire dal 1° giugno corr., non saranno più ammessi sul territorio turco che i telegrammi compilati in lingua italiana, tedesca, francese o inglese.

Fa noto pure che dal 1° detto mese, le tasse pei seguenti Stati d'America sono ridotte come segue, a partire da qualsiasi Ufficio italiano.

Fino a Brest, L. 0.45 per ogni parola. Da Brest a destinazione si applicano, per ogni parola, le seguenti tasse: Arkansas L. 4.60, Illinois L. 4.10, Indiana L. 4.10, Indian (Territory) L. 4.60, Iowa L. 4.10, Kansas (Territory) L. 4.60, Kentucky L. 4.10.

Messico:
Matamoras L. 4.80, altre località L. 7.10; Michigan L. 4.10, Minnesota L. 4.60.

Missouri:
S. Louis L. 4.10, altre località L. 4.10.

Nebraska:
Omaha L. 4.10, altre località L. 4.60, Ohio L. 4.10, Texas L. 4.60.

Virginia:
Tast, L. 4.10, West L. 4.10, Wisconsin-Milwanchee L. 4.10.

Per le altre destinazioni dell'America restano invariate le tasse ordinarie di tariffa.

Le tasse telegrafiche in Norvegia. — Il *Journal télégraphique* scrive che, in seguito alla introduzione di un nuovo sistema monetario in Norvegia (l'adozione della *krone* = 100 œres in luogo dell'*ort* = 24 scellini), la tassa del telegramma semplice per il servizio interno, la quale rimane fissata allo stesso valore di una *krone*, cioè di L. 1.40 per 15 parole, aumenterà di un quinto (20 œres = 28 centesimi) per serie di tre parole, invece di aumentare di un terzo per serie di 5 parole. Per quanto riguarda le tasse internazionali, in Norvegia si riscuoterà per una lira 0.72 *krone*. (Il massimo dell'equivalente del franco, fissato per la Norvegia dall'articolo XIX del regolamento internazionale, è di 0.75 *krone*). Per l'arrotondamento delle tasse nel regime europeo, il totale della tassa sarà composto in modo da rappresentare un multiplo di 10 œres e nel regime extra-europeo le frazioni di œres saranno in qualunque tassa di una parola arrotondate in œres.

Grandi gallerie delle miniere di Sassonia. — Agli 11 di maggio p. p. venne terminato a Freiberg (in Sassonia) un *tunnel* per liberare quelle ricche miniere dalle acque.

Il *tunnel* ha una lunghezza di circa 14 chilometri, e venne intrapreso 33 anni fa coi mezzi ordinarii, chè allora gli ingegneri italiani non avevano ancora mostrata la pratica applicabilità dei perforatori.

Al *tunnel* principale fanno capo altre gallerie, le quali vanno a prendere le acque dalle diverse miniere. La lunghezza di queste gallerie è di 29 chilometri. E così il lavoro totale è di 43 chilometri di galleria; anzi salirà a 51 chilometri, quando saranno compiuti alcuni sterri che vanno ad altre miniere contigue.

Lo scopo di così immenso lavoro, a cui si attende pazientemente da un terzo di secolo, senza interruzione e senza poterne trarre alcun partito fino alla sua ultimazione, è di ribassare il livello di scolo delle acque dai 94 ai 152 metri. In tal guisa si ha da alzare di tanto meno l'acqua occorrente ai lavori più profondi, e si ha a disposizione, come forza motrice, un'altrettanto maggiore caduta delle acque sovrastanti.

Alle miniere del distretto di Freiberg si lavora da sette secoli, ed ivi l'arte mineraria è giunta a grandissima perfezione. Vi lavorano 6000 operaj tra minatori e fonditori, e ne trae il vitto una popolazione di 20,000 abitanti. La direzione dei lavori è attribuita al Governo, e scopo supremo dell'Amministrazione non è solo il lucro del momento, ma soprattutto la conservazione delle miniere, in guisa che ne sia economicamente possibile la lavorazione fino alle più grandi profondità.

Torpedini Whitehead — Scrivono da Fiume, 20 maggio, all'*Oss. Triestino*:

Il nome del cav. Roberto Whitehead ha ricevuto oramai un'imperitura celebrità mondiale. Le principali Potenze inviano successivamente a Fiume i più istruiti militari e tecnici per assistere agli esperimenti e fare acquisto delle rinomate torpedini, che il solo Whitehead sa costruire.

La macchina Whitehead è sorprendente: lanciata in mare, scorre da sè sola parallela alla superficie, sempre nella stessa direzione predestinata da chi la pone in moto.

Il congegno dev'essere difficile e speciale, avvegnacchè, per quanto varie altre celebrità tecniche abbiano studiato, nessuno giunse ad imitarlo.

Se la fama del signor Whitehead è dovunque giustamente apprezzata, Fiume ha tanto più motivo di ammirare le sue azioni, che possono chiamarsi realmente cavalleresche.

Le numerose persone addette al suo grandioso Stabilimento vantano in lui un padre previdente e premuroso.

La rappresentanza di Fiume, considerando il lustro che riceve la città per i lavori che escono da questo importante Stabilimento, e per le sue opere generose e filantropiche, ha conferito a questo nobile Inglese il diploma di cittadino d'onore.

— A questo proposito, il *Commercio* di Genova soggiunge:

La distruzione completa ed istantanea del più grosso *monitor* turco, mediante una semplice torpedine lanciata di pieno giorno, produsse una profonda impressione in tutti gli uomini tecnici. Ed è certo che le principali Potenze marittime d'Europa considereranno questa esplosione, riuscita con tanta facilità, come un avvenimento della più alta importanza, specialmente l'Inghilterra, la cui possanza sul mare viene con ciò ad essere totalmente sconvolta.

Resta ormai provato e stabilito nel modo il più perentorio, che la quantità di dinamite o di nitroglicerina contenuta nel *sigaro* di latta dell'ing. Whitehead di Fiume basta per far saltare in aria qualsiasi corazzata, fosse pure la *Devastation* od il *Thunderer*, di cui gl'Inglesi andavano tanto fieri, e che ora non si possono più calcolare se non come enormi masse di ferravecchi.

Di questi ferravecchi l'Europa ne possiede presentemente per due miliardi di franchi!

Carbon fossile in America. — Il *Times* dice che tutte le Società carbonifere convennero di sospendere la produzione del carbon fossile, a cominciare dal 15 giugno, appena si abbia l'approvazione del presidente Gowen, della strada ferrata di Reading, che trovasi ora a Londra. Lo scopo della sospensione è quello di ridurre i depositi eccessivi dei porti d'imbarco.

La cascata del Niagara. — È da molto che il Niagara è spoetizzato; ora vi si sente il fischio delle locomotive, e si trovano sulle roccie delle sue rive dei ponti sospesi, dei *restaurants* e degli annunzii. Il *New-York Herald* annuncia adesso che codesta celebre cascata sta per passare allo stato prosaico di forza motrice. La proprietà della potenza idraulica della cascata americana fu, infatti, posta all'incanto il 1° maggio, ed aggiudicata per 71,000 dollari (lire italiane 355,000) ad un signore di Buffalo.

L'altra parte del Niagara, costa del Canadà, chiamata *Horse Shoe* (o Ferro di cavallo), subirà senza dubbio la stessa sorte. Uno scienziato, il dottore Siemens, studia in questo momento la questione di trasmettere a grandi distanze la forza motrice del Ferro di cavallo. Egli ha calcolato che la quantità d'acqua che precipita da questa parte è di 100,000,000 di tonnellate all'ora.

La forza rappresentata da questa sola cascata è di cavalli 16,800,000, forza che, se dovesse essere prodotta dal vapore, necessiterebbe una spesa di 266,000,000 di tonnellate di carbone all'anno. Se si nota che il prodotto del carbone è stato, nel 1874, un po' meno di 275,000,000 di tonnellate, trovasi, dice il signor Siemens, che la caduta di *Horse Shoe* sarebbe sufficientemente potente per far andare da sè sola tutte le fabbriche, tutte le locomotive e tutti i vapori del globo.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poco interesse destarono sul mercato i valori ferroviarii nella scorsa settimana; però si sostennero, e tutto il bene per essi sta quì. Le Azioni Meridionali oscillarono tra il 333 al 330; ebbero anche il prezzo di 335 per fine giugno, ma chiusero a 330 per questo termine. Le Obbligazioni relative trovarono qualche denaro da 224.25 a 226.25, e chiusero a 224. I Boni invariati a 565. — Le Sarde tornarono a farsi vive, e si tennero, quella della serie *A* a 220.95 e 221, quelle della serie *B* a 224.75 e 224.25.

In obblio le Pontebbane. — Le Vittorio Emanuele negoziate a 237.50 e 238.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero tra il 65 al 64; le Obbligazioni analoghe tra il 220 al 225. — Le Lombarde si aggirarono tra il 146 al 147; le Obbligazioni tra il 226 al 227 e 230. — Le Vittorio Emanuele tra il 215 al 213.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 2 corr. ha pubblicato la distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 6), comprese nella 54ª estrazione che ha avuto luogo in Firenze il 30 maggio 1877.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio:

Estratto	I, n. 10097,	col premio di L.	33,330.
»	II, n. 6469,	»	» 10,000.
»	III, n. 4655,	»	» 6,670.
»	IV, n. 1334,	»	» 5,260.
»	V, n. 4560,	»	» 700.

(Seguono i numeri delle 325 Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a tutto luglio 1877 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° agosto 1877, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 luglio 1877, aventi i numeri dal 55 al 73 inclusivi.

Prestito a premii della Città di Barletta.
35ª estrazione del 20 maggio 1877.

Serie rimborsate 1939 — 2451.

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
2198	19	20,000	235	37	100	2243	24	100
2219	12	2,000	355	6	100	2859	33	100
986	21	500	357	7	100	3078	33	100
3427	47	500	374	44	100	3170	46	100
1574	27	400	482	2	100	3427	47	100
3691	23	400	964	9	100	3595	2	100
396	50	300	1175	46	100	4070	17	100
2163	29	300	1189	47	100	4125	10	100
118	16	100	1212	48	100	4141	45	100
167	24	100	1480	38	100	5116	47	100

(Seguono i premii da L. 50).

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili, dal 20 novembre 1877 in poi, dalla Cassa municipale di Barletta.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 agosto 1877.

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 10 corrente in Milano (via Silvio Pellico, 12), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Cartiera d'Arsiero. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 14 corr. in Venezia (palazzo Martinengo a S. Benedetto), per la nomina di un nuovo Consiglio d'amministrazione.

La Nazione — Compagnia italiana di assicurazioni a premio fisso — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 corrente in Roma (via del Corso, 337), per udire il rapporto del Consiglio di amministrazione sull'esercizio 1876, per la rielezione o sostituzione d'amministratori, e per modificazioni agli statuti sociali.

Società anonima Briantea = Ferrovia Monza-Calolzio — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 17 corrente in Milano (via Cusani, 13), per trattare sull'ordine del giorno già pubblicato.

Banca Agricola Italiana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corr. in Firenze (via Tornabuoni, 5), per la trattazione degli oggetti all'ordine del giorno.

Società italiana delle miniere petroleifere in Terra di Lavoro — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel giorno 20 corrente in Milano (via San Giuseppe, 4), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di consiglieri.

Società industriale italiana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 28 corrente in Roma (via Colonna, 22), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per comunicazioni del presidente, e per la nomina di consiglieri e censori.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 luglio p. v. in Torino (Municipio), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori dell'esercizio 1876, per deliberare sul preventivo 1877, sopra modificazioni allo statuto sociale, e per la nomina di 4 consiglieri.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società anonima della ferrovia Santhià-Biella — Dal 5 corrente, presso la Direzione sociale in Torino (via Accademia Albertina, 3), si pagherà agli azionisti il dividendo dell'esercizio 1876 in L. 17 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 12 corr., presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto delle definitive riparazioni da eseguire al ponte sul torrente Magazzolo, lungo la strada nazionale Palermo-Girgenti per Corleone e Bivona, per il presunto importo di L. 45,378. Deposito d'asta L. 1550; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Sino al mezzodì del 13 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della costruzione delle piazzuole in muratura nelle batterie del fronte di mare in Genova, in diminuzione della somma di L. 137,000, ribassata del 5.15 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già indicate per l'incanto primitivo.

— Il 14 detto mese, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del 1° tronco della strada provinciale, compreso fra l'innesto colla Chieti-Popoli e l'abitato di Casalemcontrada, della lunghezza di metri 7630, per il presunto importo di L. 48,800. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito d'asta L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione delle strade comunali obbligatorie di Sellia, che partendo, l'una dall'abitato di Sellia giunge al piano detto delle Croci, l'altra dal piano delle Croci al confine di Sellia verso Crichi, della complessiva lunghezza di m. 3191.07, per il presunto importo di lire 46,863.77. Deposito d'asta L. 2300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4600 idem o rendita D. P.

— Sino al 16 detto mese, presso la Direzione della Società anonima dei consumatori di gaz-luce in Torino, si accettano le offerte per la rinnovazione del coperto d'una campana gazometrica nella fabbrica sociale di Vanchiglia, colla provvista delle necessarie lamiere ecc., pel presunto importo di L. 12,800. Condizioni e Capitolato visibili presso la Direzione medesima.

— Nello stesso giorno, presso la Società anonima dei ponti di ferro sull'Arno in Firenze, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rinnovamento della sospensione del ponte presso le Cascine, per il presunto importo di L. 32,680.74. Deposito d'asta eguale al ventesimo dell'importo dei lavori; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in contanti o rendita D. P.

— Il 17 detto mese, presso il Municipio di Torre Annunziata, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento della Parrocchia Comunale dello Spirito Santo, per l'importo di lire 120,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta lire 6000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al 10 p. 0[0 del prezzo di delibera come sopra.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Terracina (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la conduttura dell'acqua del Frasso in città, per il complessivo importo di L. 86,900. Deposito L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno; presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco delle strada provinciale da Agnone a Santa Barnaba presso S. Buono, compreso fra Agnone ed il fiume Sente, della lunghezza di m. 9760.60, per la presunta somma di L. 193,887. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Rovigo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di una scogliera a difesa dell'argine sinistro del Po di Venezia, nella località Froldo Belliera, in Comune di Bottrighe, per la presunta somma di lire 114,660. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di None (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto del riattamento della strada consortile obbligatoria, che dall'abitato di Pancalieri per Virle e Castagnole-Piemonte conduce alla Stazione ferroviaria di None, per il presunto importo di L. 63,162.45. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva L. 8000 in numerario o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di Favellani va al confine di Monteleone, della lunghezza di m. 6230.78, per il presunto importo di L. 45,027.66. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito d'asta L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4700 idem.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada provinciale da Campofiorito a Contessa, per il presunto importo di L. 178,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 5940 in fedi di credito e valori bancarii; cauzione definitiva L. 14,840 in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra il torrente Frana ed il fiume Sinno, sotto Favale, della lunghezza di m. 6835.80, per la presunta somma di L. 186,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito L. 9000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 22ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 28 *maggio al* 3 *giugno* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3439	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	817,540.40	756,760.10	60,780.30	»
Merci a grande velocità . .	209,871.80	200,876.80	8,995.00	»
Merci a piccola velocità . .	877,406.55	778,218.65	99,187.90	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,904,818.75	1,735,855.55	168,963.20	»
Navigazione sui laghi . . .	17,618.35	15,947.55	1,670.80	»
Totale della settimana. . .	1,922,437.10	1,751,803.10	170,634.00	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 3 *giugno* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	14,780,618.00	14,552,383.90	228,234.10	»
Merci a grande velocità . .	4,215,978.65	4,027,197.85	188,780.80	»
Merci a piccola velocità . .	17,798,786.29	16,707,608.25	1,091,178.04	»
Totale dei prodotti ferroviari	36,795,382.94	35,287,190.—	1,508,192.94	»
Navigazione sui laghi . . .	· 333,401.99	265,777.95	67,624.04	»
Totali	37,128,784.93	35,552,967.95	1,575,816.98	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 22ª settimana . .	552.28	519.10	+ 33.18	+ 6.39
Prodotti totali . . .	10699.44	10552.39	+ 147.05	+ 1.39

Strade Ferrate Meridionali

19ª Settimana. — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	480,141.—	332.05
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	388,980.64	269.—
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 91,160.36	+ 63.05
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	7,902,390.38	5,465.—
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	6,798,962.40	4,701.91
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,103,427.98	+ 763.09

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,087.—	133,880.01	123.16
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	101,117.15	101.02
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 86.—	+ 32,762.86	+ 22.14
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,076.74	2,499,597.96	2,321.45
Introiti corrisp. nel 1876 .	967.73	2,146,018.79	2,217.58
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+109 01	+ 353,579.17	+ 103.87

Strade Ferrate Romane

12ª Settimana — *Dal* 19 *al* 25 *marzo* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	517,712.63	16,450.02
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	471,953.48	14,941.54 (a)
Differenza in più . . .	—	45,759.15	1,508.48
Differenza in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 marzo 1877 .	1,647	5,864,321.26	15,471.65
Periodo corr. 1876	1,647	5,587,306.08	14,607.28
Aumento	—	277,015.18	864,37
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del primo trimestre 1876-1877

(depurati dall'imposta) — Chilometri in esercizio 199

TITOLI	ANNO 1876	ANNO 1877	Differenza in meno nel 1877
Viaggiatori	115,750.02	110,020.15	—
Merci a grande velocità	12,663.84	11,599.38	
Merci a piccola velocità	86,757.02	84,045.75	12,558.76
Introiti diversi . . .	14,944.93	11,891.77	
	230,115.81	217,557.05	

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 9 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il sig. Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione triennale del tronco della strada provinciale N. 10 da Pinerolo a Susa, della lunghezza di metri 30,068, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 16,786.46, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1877 e sarà ultimato al 30 giugno 1880; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico della Provincia, e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1700 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 6,400 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 2 giugno 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di sabato 9 corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il sig. Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della manutenzione triennale del tronco della strada provinciale N. 11 da Torino a Susa, della lunghezza di metri 48,925, escluse le traverse selciate.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 46,221.00, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° luglio 1877 e sarà ultimato al 30 giugno 1880; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico della Provincia, e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 4952 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 14,840 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 2 giugno 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 13 Giugno 1877 N.° 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LA CONVENZIONE

pei servizii postali e commerciali marittimi

DINANZI ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

(*Seguito del discorso del Ministro dei lav. pubbl. — V. N. 22*)

Mi rimane ora, per ultimo, a discutere un'altra questione, che è quella che ha suscitato in quest'aula i più vivi dibattimenti.

Dobbiamo noi colle nostre linee di navigazione, dobbiamo noi fermarci a Bombay?

Ciò mi porta a parlare della linea di Singapore e Batavia.

Questa navigazione siccome non risponde ai bisogni singoli, speciali, di un porto o dell'altro, ai bisogni di questa, anzichè di quella provincia, ma riguarda complessivamente i commerci e le industrie italiane, è naturale dovesse essere meno caldeggiata delle linee, che da preoccupazioni locali si facevano più direttamente desiderare. È ovvio che quanti si sentivano spinti e spronati a chiedere determinate linee, cercavano di ottenerle mediante risparmii sulla linea di Singapore, la quale può dire, in quanto riguarda i tentativi dei propugnatori di tutti gli altri sussidii: *et diviserunt vestimenta mea, et super vestem meam miserunt sortem.*

Ciò dico perchè l'utilità, l'importanza di questa linea in sè stessa non fu oppugnata da alcuno.

Gli on. Damiani, Adamoli e Boselli hanno così ben dimostrato la grandissima importanza ed utilità di questa linea, che certo diverrebbero superflue le mie parole, mentre io non saprei parlare, in favore di questa tesi, così giustamente e così bellamente come essi han fatto. Ad ogni modo, le mie convinzioni non sono meno profonde delle convinzioni loro, ed io mi onoro di esprimerle alla Camera.

In via preliminare, ripeto, debbo notare un fatto, ed è che, nè nella Camera, nè prima presso la Commissione ministeriale, circa alla utilità di questa linea vi ebbe contestazione alcuna. Rilevo dai verbali della Commissione, che lo stesso on. Maldini, attuale oppositore, « dichiarò di riconoscere l'utilità d'una linea verso la China, s'arresti essa a Singapore, o prosegua fino ad Hong-Kong; però egli la vorrebbe mensuale ».

L'on. De Amezaga, che pur faceva parte di quella Commissione, dichiarò del pari di desiderare questa linea, e di ritenere preferibile che si fermasse a Singapore, anzichè spingersi fino ad Hong-Kong, il che proponeva un altro membro della Commissione, l'on. Camperio.

L'on. senatore Ricci, uno dei commissarii esso pure, così ebbe in proposito ad esprimersi: « Singapore è un tal centro di commercio, se non di produzione, ove fanno capo tutti i prodotti della China, di Giava e di Sumatra ».

Il solo dissenso che sorse nella Commissione, nella quale tutti ammettevano il sussidio per la linea di Singapore, il solo dissenso che sorse si riferì alla preferenza eventuale tra quest'ultima linea e quella dell'America del Sud, pel caso che i fondi disponibili non bastassero per ambedue. In tale dissenso, sopra otto commissarii presenti, quattro si pronunziarono per la preferenza alla linea dell'America del Sud e quattro per la preferenza alla linea dell'Indo-China. Ora, siccome la maggioranza della Sotto-Commissione per i servizii esteri, che era la proponente, aveva sostenuta la preferenza per la linea di Singapore, essendo un emendamento quello che dagli altri commissarii si metteva innanzi proponendo le preferenza per la linea dell'America del Sud, così l'emendamento a parità di voti non rimase adottato, e nelle proposte finali della Commissione ebbe il primo posto la linea di Singapore.

Ad ogni modo, rimanga pure stabilito che vi fu parità, equivalenza di voti. Di fronte a tale parità, mi perdoni l'on. Capo, io non faccio distinzione di uomini più o meno competenti fra coloro che votarono in un senso o nell'altro. Per me, quando si tratta di relazioni commerciali, gli statisti, gli economisti, gli uomini di commercio, i consoli nostri all'estero non sono meno competenti degli ufficiali di marina.

Dacchè, dunque, vi fu parità di voti da parte della Commissione, quale fu la ragione per cui il Ministero, in questa parità di voti, ha dato la preferenza alla linea dell'Indo-China? Io convengo coll'on. D'Amico essere più necessarie le nostre comunicazioni marittime con quelli fra

i paesi d'oltremare, ove vi sono grandi colonie italiane. Avendo noi quindi nell'Uruguay e nella Repubblica Argentina una rilevante colonia, un'importante popolazione italiana, che anche in lidi sì remoti mostra in ogni occasione di quanto affetto essa continui ad amare la patria, forse tanto più diletta quanto più lontana, egli è certo che dovrebbe essere a cuore del Governo la comunicazione colla Plata a preferenza di ogni altra.

Ma la ragione che determinò il Ministero a non sussidiare la predetta linea a preferenza della linea dell'Indo-China, quella si fu che il Ministero vide che la linea dell'America del Sud è per sè stessa alimentata dal libero commercio, appunto per la corrente grandissima dell'emigrazione italiana, che recasi a Montevideo e Buenos-Ayres.

Per tale circostanza appunto vi sono più servizii regolari a partenza fissa, che muovono dall'Italia per l'America del Sud. Ora, in tali condizioni, sarebbe parso a noi non solo non necessario, ma dannoso di sussidiare una qualsiasi delle Compagnie che fanno i predetti servizii.

Del resto, questa opinione è quella che è stata espressa pure dalla Commissione ministeriale pei servizii marittimi del 1870, è quella che è stata espressa dal Congresso delle Camere di commercio di Genova, come ha già accennato l'on. Boselli.

Infatti, la Commissione del 1870 così formulava, a tale riguardo, le sue conclusioni:

« Mentre fa plauso ai benemeriti armatori che istituirono queste linee di navigazione a vapore; desiderosa che coteste imprese si accrescano, si afforzino e prosperino; e riconoscendo che possa presentarsi nell'avvenire l'eventuale possibile utilità di istituire una linea sovvenzionata tra l'Italia e la Plata, non crede per ora opportuno e prudente proporre che a qualcuna fra quelle che esistono attualmente si accordi una sovvenzione governativa ».

E il Congresso delle Camere di commercio, raccolto in Genova nel 1871, ebbe a dichiarare che esso: « al pari della Commissione Reale, non trovò opportuno di sussidiare una linea coll'America del Sud, dove vi sono già Compagnie che fanno da sè, e non giova quindi si faccia ad esse una concorrenza coi mezzi dello Stato ».

Ma avvi di più; avvi che, a confortarci in questo apprezzamento, influì anche l'opinione, disinteressata, autorevole, di uno degli armatori che fanno il servizio dell'America del Sud, di quello stesso che domandava il sussidio: il signor Lavarello.

Infatti, in occasione della inchiesta industriale, essendo stato interrogato circa alla utilità dei sussidii di navigazione il sig. Lavarello, ed essendo stato dalla Commissione d'inchiesta interrogato se credesse che questi sussidii fossero utili e convenienti, ebbe a rispondere come segue. Leggerò la domanda e la risposta:

« *Presidente.* Crede che siano utili o dannosi i sussidii che sono accordati a Compagnie, che provvedono al commercio?

« *Lavarello.* La mia opinione sarebbe questa: abbiamo veduto al Rio della Plata che vi sono Compagnie sussidiate da altri Governi, non dal nostro, beninteso, le quali hanno impreso questi rami di comunicazioni. Per lo stesso scopo noi abbiamo messo dei piccoli piroscafi, come si è potuto, ed abbiamo ottenuto qualche buon risultato. È sicuro che per una linea dove ci sono tante delle nostre navi, non sarebbe opportuno dare delle sovvenzioni; crederei si potesse darne solamente per altri porti, dove non sono ancora attivate linee di navigazione, dove possano aprirsi nuove comunicazioni.

« *Presidente.* Ella crede dunque, che in alcuni casi il sussidio temporaneo possa essere utile?

« *Lavarello.* Quando altri vengono sulla stessa linea, parmi che possano viver tutti senza sussidii. Sviluppato il commercio, tutti possono vivere da sè ».

Mi parve dunque che, secondo la disinteressata, e certo equanime, imparziale, opinione di coloro stessi che ora domandavano il sussidio, si potesse, non solo senza danno, ma utilmente, rivolgere i sussidii ad un'altra linea; mi parve che lo stesso armatore signor Lavarello ci indicasse allora come dovesse essere sussidiata preferibilmente la linea di Singapore.

L'on. Capo ieri mi parlò delle aspirazioni di Napoli, del desiderio, ivi espresso, che venisse sussidiata la linea dell'America del Sud. Ora, quand'egli parlava specialmente di Napoli a tale proposito, io, contro le mie abitudini, mi permisi di interromperlo, perchè davvero, se cosa mi cuoce, è che in qualsiasi modo possa essere messa in dubbio la mia affezione sincera e vivissima verso quella nobile città.

Capo. Domando la parola.

Ministro pei lavori pubblici. Io ebbi a dire, interrompendo l'on. Capo, che non vedeva come Napoli v'entri, poichè davvero non capisco che il sussidio a queste linee dell'America del Sud possa essere un bisogno piuttosto napoletano che ligure, lombardo, piemontese. È vero che fu accennato dall'on. Capo, che Napoli possa eventualmente, ove fosse sussidiata la linea dell'America del Sud, diventare, come suol dirsi, testa di linea. Ma noi sappiamo tutti qual valore possa darsi a questa parola « testa di linea », in quanto sia veramente, come sarebbe in questo caso, una parola; noi sappiamo tutti quanto abbia un'effettiva importanza, non il chiamarsi, ma l'essere un porto testa di linea. Testa di linea è sostanzialmente quel porto dove trovasi l'armatore; altrimenti accade come a Livorno, che nella Convenzione si è dichiarata testa di linea, mentre in realtà i vapori partono da Genova, la quale ha tutti i lucri e i vantaggi che derivano da questo genere di imprese di navigazione. Quindi una partenza la quale si effettua piuttosto prima che dopo da Napoli o da Genova, indipendentemente dai benefizii che derivano al luogo dove ha sede l'industria dell'armatore, non credo che possa recare un notevole utile a qualsiasi città.

Invece io credo che Napoli, del pari che Genova e tutte le altre città italiane i cui figli emigrano pel Rio della Plata, da un sussidio che si concedesse ad alcuna delle Compagnie esercenti avrebbe un grave ed incontestabile pregiudizio. Me lo dicono gli stessi ricorsi che si fanno dagli armatori, i quali corrono gli stessi mari, vanno dall'Italia al Brasile, all'Uruguay e alla Repubblica Argentina. Essi ripetono altamente in coro, che nel caso che un solo di essi venisse sussidiato, ciò equivarrebbe al decretare la rovina degli altri; poichè quegli fra gli armatori che ottenesse il sussidio si varrebbe di questa sua posizione privilegiata per schiacciare gli altri, riducendo i prezzi, come esso, avvantaggiato dal sussidio, potrebbe fare: così, eliminati gli altri concorrenti, esso sarebbe padrone del campo, arbitro assoluto dei prezzi, e per tal modo gli emigranti napoletani, i liguri, i lombardi (perchè anche dalle mie provincie molti emigrano per l'America) avrebbero da pagare un prezzo, quale finora non hanno pagato giammai.

Ecco dunque le ragioni per le quali io credo che, per qualsiasi parte d'Italia, per Napoli come per la Liguria, il Piemonte, la Lombardia, non vi sarebbe utile, ma danno nell'accordare i sussidii, che ci si chiedono per la navigazione dell'America del Sud.

L'on. D'Amico diceva che effettivamente anch'egli ha propugnato nella Commissione del 1870 questi medesimi principii; ma che lo fece, perchè allora vi erano tre Compagnie, le quali facevano quel servizio, che vi era cioè, oltre alla Compagnia Lavarello, quella del Cerruti e l'Italo-Platense.

Ma, a questo riguardo, io osservo che anche attualmente non vi è la sola Compagnia Lavarello. Vi è pure la Compagnia del Piaggio, che mantiene servizii periodici col Plata: Compagnia la quale dichiara che da cinquant'anni esercita utilissimi traffici con quelle regioni, per cui essa è in trattative di costruzione di un nuovo materiale molto veloce e di grande portata, onde poter meglio concorrere nella navigazione dell'America meridionale.

Ecco perchè io giudicai molto più conveniente di sus-

sidiare una linea di navigazione per l'Indo-China. Io, colla scorta delle opinioni autorevoli manifestate e dalle Camere di commercio e da tutte le Commissioni che si occuparono dell'argomento, ritenni che la linea di Singapore presenta, preferibilmente ad ogni altra, il carattere riconosciuto specificamente proprio a determinare il sussidio governativo, quello cioè di non poter vivere, di non poter cominciare i primi passi da sè stessa.

L'on. Boselli, propugnando la nostra Convenzione, propugnando il sussidio a favore di questa linea, vi ha detto che egli sprona l'Italia a quei mari in nome della nostra storia, in nome del nostro avvenire, in nome della poesia dei grandi popoli, poesia che concorre alla loro grandezza. Io divido questi sentimenti e questi concetti. Noi non dobbiamo fare della rettorica a rovescio, e dopo esserci pasciuti per tanti secoli di inani memorie di passata grandezza, andando da un estremo all'altro, far sì che punto non vibri in noi la corda dell'orgoglio italiano.

Quando dunque un vostro poeta, o Veneti, esaltò per le sue audacie Raffaele Rubattino, e

. . . . . le navi
Venturose che rigano di fumo
Italico le avite aure di Brama
E ombreggiano le ripe di Canopo
Seminate di tombe,

io credo che queste parole di legittimo orgoglio nazionale rispondessero appunto a quel concetto, di cui sì bene si rese interprete l'on. Boselli. Quelle grandi tradizioni dell'Italia sul mare, ricordate pure dall'on. Del Giudice coi fasti della gloriosa Repubblica Amalfitana, quelle tradizioni che ci portano a ricordare come, per più di quattro secoli, Veneziani e Genovesi si sono mantenuti gli arbitri del commercio dell'Asia, devono essere considerate come un retaggio sacro per noi, che non dobbiamo essere dimentichi del memorabile precetto:

Tu longe seguere et vestigia semper adora.

Ma, del resto, noi non abbiamo bisogno di ricorrere a tutta questa storia, a tutta questa poesia. Ci basta, per propugnare la linea dell'Indo-China, ci basta la prosa delle nostre Camere di commercio, la prosa dei più modesti abitatori dei nostri fondaci e delle nostre officine.

Non sono che pochi giorni che io ricevetti una memoria della Camera di commercio di Milano, la quale accompagnava e raccomandava le istanze di alcuni industrianti di quella città, che, propugnando la linea di Singapore, chiedevano anzi che a questa linea venisse aggiunta quella di Calcutta. Essi mi dicevano che dalla loro industriosa città si ha ora coll' Oriente un notevole movimento di traffici, ad esempio, per alcuni filati, per il così detto filato tinto in rosso di Adrianopoli; e mi dicevano che in Lombardia si riceve da quelle regioni, a condizioni vantaggiose, notevole copia di materie prime necessarie all'industria.

Al complesso di queste considerazioni fece eco anche la relazione della Giunta parlamentare, nella quale appunto è detto dall'on. Cocco, alludendo alle tradizioni italiane: *noblesse oblige*. Per questo detto l'on. Maurogònato, con quella rettorica a rovescio di cui ho parlato testè, rispose al relatore: Che cosa mi parlate della nostra nobiltà? Noi siamo nobili, ma, come altri nobili, siamo spiantati.

Non era però a questi concetti di economia, necessitata dalla nostra povertà, che informavasi l'on. Maurogònato nelle precedenti discussioni su questo argomento. Nella discussione, infatti, relativa ad una delle precedenti Convenzioni marittime, l'on. Maurogònato diceva: « Oramai io fido assai poco nelle economie per il miglioramento delle finanze; ma spero che le finanze rifioriranno per mezzo della ricchezza nazionale. Dunque, tutto ciò che gioverà ad aumentarla gioverà alle finanze »

Maurogònato. Confermo.

Ministro pei lavori pubblici. Ma non vuole questa spesa però.

Una voce a sinistra. In teoria. (*Continua*).

CONVENZIONE PER LA FERROVIA
Milano-Incino-Erba

Pubblichiamo il testo della Convenzione per la concessione al sig. Alberto Vaucamps della costruzione e dell'esercizio della strada ferrata da Milano ad Incino-Erba, di cui nel precedente numero annunciammo l'approvazione della Camera dei deputati.

Crediamo però opportuno di premettere i seguenti cenni esplicativi, tolti dalla Relazione ministeriale, che accompagnava quella Convenzione ed il relativo progetto di legge:

...... Il sig. Alberto Vaucamps ha già avuta, or volge un anno, la concessione della linea da Milano a Saronno, con la quale questa di Incino-Erba verrebbe ad innestarsi, facendo capo in Milano ad una separata Stazione.

La concessione di Milano-Saronno abilitava il sig. Vaucamps a prendere le mosse da un punto della linea Milano-Rho, distante metri 4620 dalla Stazione della città; ed era sempre in facoltà puramente del sig. Vaucamps di non allacciarsi colla Milano-Rho, e di venire direttamente a Milano colla propria ferrovia. Con la presente Convenzione, quella facoltà è risoluta in obbligo, e le due linee avranno un tratto di percorrenza comune dalla Stazione di Milano fino alla loro biforcazione, che si effettua alla Bovisa poco dopo l'incontro della linea Milano-Rho.

La strada di Milano-Incino-Erba misura in tutto, compreso il tronco comune, chilom. 42,363, ed il tronco di allacciamento Seveso-Camnago sarebbe di chilom. 3,026; per cui, dedotto il tratto da Milano alla Bovisa, che fa parte della Milano-Saronno, la ferrovia da costruirsi in forza della presente concessione, compreso il tronco di allacciamento, viene a risultare di chilom. 41,591.

Essa, come abbiamo accennato, a Milano mette capo ad una Stazione speciale da erigersi sul lato occidentale della Piazza d'Armi, Stazione più centrale della esistente, mediante la quale anche i paesi poco discosti dalla città potranno giovarsi dei benefizii della ferrovia ed arrecare ad essa movimento.

Questa strada di Milano-Incino-Erba solca una delle zone più popolose e più attive nel territorio che circonda la metropoli lombarda. Nella prima sua parte, essa corre pressochè parallela all'antichissima via da Milano a Como, ed attraversa una regione dove la mezzadrìa e la piccola coltura si alternano coll'industria, e la cui popolazione in parte vive sulla terra, in parte somministra artieri e braccianti alla operosa Milano. Il via-vai tra la campagna e la città è quindi assiduo, immenso. La ferrovia toccherà ad ogni tratto dei centri abitati, tantochè avrà il vero carattere di una linea di suburbio, quella che i Francesi dicono di *banlieue*.

Nella seconda parte, la strada passa nella valle del Lambro, dove frequenti ogni dì più sorgono gli opifizii della grande industria serica, e arriva nel cuore della regione briantea, rinomata per singolare attraenza di naturali bellezze.

Sopra una percorrenza di 42 chilometri, la ferrovia trova una popolazione di oltre 90 mila abitanti, calcolando una distanza massima ai lati di cinque chilometri; e serve quindi comparativamente ad una popolazione più numerosa di quella a cui servono altre linee pur interessanti, quali la Torino-Pinerolo, Santhià-Biella, Chivasso-Ivrea.

La importanza della ferrovia che vi si propone di approvare è pur confermata dai copiosi sussidii che sono dati per essa. La Provincia e la Città di Milano hanno dato rilevanti somme. La Provincia vi è più specialmente interessata per le comunicazioni col suo grande manicomio di Mombello. La Città di Milano, oltre al sussidio, ha fornito anche i terreni per la nuova Stazione. La Provincia di Como pur essa aiutò, e tutti i Comuni lungo il percorso hanno consentito di contribuire, tanto che potè formarsi una somma di L. 700,000, date al concessionario a fondo perduto.

La descrizione contenuta nel Capitolato fa conoscere come la nuova strada, incontrandosi con la Milano-Vigevano, con la Milano-Rho, con la Milano-Como, si ingegna di sottopassarvi o di passarvi sopra, tanto che l'esercizio di essa possa svolgersi in una piena libertà ed indipendenza, indispensabili affinchè si possa fare quel servizio speciale a cui la strada stessa è destinata.

Non mancano però gli opportuni raccordamenti, sia colla Stazione centrale di Milano per il servizio delle merci che hanno una destinazione oltre Milano o viceversa, sia per lo scambio di merci o viaggiatori colla linea di Milano-Como, tanto che può prevedersi non impossibile che un giorno la corrispondenza tra Como e Milano si effettui mediante il tronco inferiore della nuova linea, cioè il tronco Milano-Camnago, ciò che renderebbe il percorso più breve di alcuni chilometri.........

Il concessionario della linea Milano-Erba si propone di fare un esercizio, come suol dirsi, economico; d'onde ne deriva la consentita frequenza delle fermate: esse saranno 17 per i 42 chilometri fino ad Incino-Erba.......

Da tutto ciò che fu detto parrà naturale che il Governo abbia concesso alla ferrovia di Milano-Erba quel sussidio di lire mille, che già, per esempii ripetuti, è divenuto quasi una regola nella concessione di ferrovie locali. Quel sussidio, come è noto, è più che compensato dalle tasse sui prodotti ferroviarii, dalla gratuità dei trasporti postali, dalle economie nei trasporti dei militari, detenuti, indigenti e generi di privativa, non che da altri vantaggi, sia relativi al servizio telegrafico, sia indiretti di diversa natura.........

Tuttavia il sussidio che accordiamo alla Milano-Erba lo abbiamo limitato al tratto che forma veramente oggetto della concessione attuale, vale a dire non lo abbiamo esteso a quel tratto di collegamento colla Stazione di Milano che è comune all'altra linea di Milano-Saronno. Ci è parso che, sebbene in via puramente facoltativa, pure quel tratto fosse compreso nella concessione precedente, per la quale non era dato sussidio.

La costruzione della linea è valutata dover costare nel suo complesso L. 4,787,942; ma da questa somma deve dedursi quella di L. 1,380,000 attribuita alla linea Milano-Saronno per il tratto comune alle due linee e per la Stazione a Milano. Su questi dati fu commisurata la cauzione definitiva a darsi dal concessionario in L. 200,000, richiedendo infrattanto una cauzione provvisoria di L. 2000 di rendita, cioè in misura superiore alla consueta. Non abbiamo d'uopo di aggiungere che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, quello speciale delle strade ferrate, il Consiglio di Stato e il Ministero della guerra sono stati regogolarmente invitati ad esaminare il progetto, ed hanno dato in favore il loro autorevole avviso.

Convenzione.

Fra S. E. il comm. Agostino Depretis, presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, e S. E. il comm. Giuseppe Zanardelli, Ministro dei lavori pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il sig. Alberto Vaucamps, rappresentato dal sig. Luigi Gaudron, come da procura generale in data 9 ottobre 1876 al rogito Lainati, regio notaio esercente in Milano, registrata il 10 stesso ottobre al volume 10, foglio 97, n. 237, col pagamento di L. 3.60, e qui per estratto e per copia unita sotto il n. 1, si è convenuto e si conviene quanto segue:

Art. 1. Il Governo italiano concede al sig. Alberto Vaucamps la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata che, muovendo da Milano con Stazione propria da costruirsi sul lato occidentale di Piazza d'Armi, vada ad Incino-Erba.

La linea concessa avrà un tronco comune colla linea per Saronno nella tratta da Milano alla fermata della Bovisa, ed un tronco di collegamento fra la Stazione di Seveso e quella di Camnago sull'attuale ferrovia Como-Monza-Milano.

Il predetto sig. Gaudron, a nome e per conto del suo mandante sig. Vaucamps, si obbliga di costruire e di esercitare la preindicata linea di strada ferrata ed il tronco di collegamento di cui sopra, a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta ed accettata sotto l'osservanza delle condizioni generali della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, sui lavori pubblici, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e Capitolato, qui unito sotto il n. II.

Art. 2. È fatta facoltà al concessionario di cedere la presente concessione, sotto i medesimi patti, ad una Società anonima da costituirsi, a norma dell'art. 295 della legge sui lavori pubblici, o ad una Società anonima già costituita, da accettarsi dal Governo e che presenti pure le garanzie volute dallo stesso articolo della legge.

Art. 3. Il Governo accorda, per il tratto di linea dalla fermata della Bovisa ad Incino-Erba, e pel tronco di congiungimento dalla Stazione di Seveso a quella di Camnago, un sussidio annuo di L. 1000 per chilometro e per la durata di 35 anni decorrendi dall'apertura all'esercizio, regolarmente autorizzato, di tutta la ferrovia principale e del tronco di collegamento.

Art. 4. In conto del deposito definitivo previsto dall'art. 2 del Capitolato, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'art. 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito di L. 2000 di rendita in cartelle al portatore del Debito pubblico dello Stato, come risulta dalla dichiarazione provvisoria, n. 670 di posizione, rilasciata il 30 dicembre ultimo scorso dal sig. tesoriere della Tesoreria provinciale di Roma.

Art. 5. La presente Convenzione non sarà valida e definitiva, se non dopo la sua approvazione per legge.

Art. 6. Il concessionario, per gli effetti della presente Convenzione e per ogni conseguenza di legge, elegge il suo domicilio in questa Capitale, e più precisamente presso i sig. Guerrini e Comp. in via Sant'Eustacchio, n. 83.

Fatta in Roma, oggi 18 maggio 1877.

Il Presidente del Consiglio dei ministri e Ministro delle finanze
AGOSTINO DEPRETIS.

Il Ministro dei lavori pubblici
G. ZANARDELLI.

Il rappresentante del concessionario
LUIGI GAUDRON.

GIUSEPPE CORONA, *testimonio.*
NICOLA FABRIZI, *testimonio.*

Il Capo-Sezione al Ministero dei lavori pubblici
delegato alla stipulazione dei contratti
MARIANO FRIGERI.

Dal Capitolato annesso alla presente Convenzione togliamo i seguenti articoli speciali:

(*Omissis*).

Art. 7. Il concessionario assume l'obbligo di cominciare i lavori entro due mesi dalla data della notificazione dell'approvazione del progetto particolareggiato del tronco dalla fermata della Bovisa a Cesano-Maderno, e di avere compiuto la costruzione dell'intera linea dalla suddetta fermata della Bovisa ad Erba e del tronco fra le Stazioni di Seveso e di Camnago, nel termine di tre anni dalla data medesima.

Dovrà altresì aver fatte tutte le provviste dei materiali, perchè entro detti termini la linea ed il tronco di congiungimento possano essere aperti al permanente e regolare servizio per i trasporti a grande ed a piccola velocità.

(*Omissis*).

Art. 9. Il corpo stradale, con le opere d'arte di ogni genere, sarà preparato per un solo binario di ruotaie, dello scartamento di metri 1,445, coi raddoppiamenti necessarii per lo scambio dei convogli, e pel pronto, sicuro e completo servizio dei viaggiatori e delle merci.

(*Omissis*).

Art. 20. Le Stazioni e le fermate saranno stabilite nelle seguenti località:

Milano, sul lato occidentale di Piazza d'Armi — Bovisa — Affori — Bruzzano — Brusuglio tra Connano e Cusano — Paderno — Palazzuolo — Varedo — Bovisio — Cesano Maderno — Seveso — Meda — Cabiate — Mariano — Carugo Arosio — Inverigo — Lambrugo — Ponte Nuovo — Incino — Erba.

Sarà in facoltà del concessionario di stabilire una fermata tra Incirano e Cassina-Amata, ed in quelle altre località ove vi sia movimento che lo richieda.

La fermata della Bovisa progettata per la linea Milano-Saronno, sarà ampliata e predisposta in ogni sua parte a tutti i bisogni provenienti dallo innesto in essa fermata, della ferrovia che forma soggetto della presente concessione.

Alla Stazione terminale sarà costrutta una piccola rimessa per locomotive e carrozze, e un magazzino e caricatoio coperto per le merci.

Le Stazioni e fermate dovranno essere costruite secondo i tipi approvati dal Ministero.

Saranno provvedute di tutte le fabbriche e degli stabilimenti accessorii richiesti dalla prontezza e regolarità del servizio della strada ferrata, e corredate dei necessarii binarii di percorso, di recesso e di deposito.

Le sale di aspetto avranno l'ampiezza proporzionale al concorso dei viaggiatori, ed il loro corredo sarà conveniente, a seconda delle diverse classi cui vengono destinate.

(*Omissis*).

Art. 25. Le vetture potranno essere di due diverse classi, ed amendue coperte.

Quelle di prima classe saranno chiuse lateralmente da vetrate.

Quelle di seconda classe dovranno essere chiuse da sportelli di legno, od almeno munite lateralmente di cortine di cuoio.

(*Omissis*).

Art. 27. Il numero delle locomotive e dei veicoli, nonchè di ogni altra specie di materiale mobile e fisso, di cui dovrà essere provveduta la linea prima di aprirla al pubblico esercizio, dovrà essere in giusta proporzione con l'estensione della linea medesima, e col probabile movimento massimo che si determinerà sopra di esso.

Nel chiedere l'apertura della linea, il concessionario dovrà indicare il numero delle locomotive e veicoli con cui intende aprirla al pubblico esercizio. Il medesimo si assoggetterà a portarvi tutti gli aumenti che fossero dal Ministero dei lavori pubblici riconosciuti necessarii, e dovrà pur anco provvedere in seguito quella maggior quantità che fosse richiesta dal crescente movimento dei viaggiatori e delle merci.

(*Omissis*).

Art. 29. La concesssione della linea, che forma soggetto del Capitolato presente, è fatta per anni 90, a decorrere dalla data della legge di approvazione.

(*Omissis*).

Art. 35. Il servizio della strada ferrata per i viaggiatori e per le merci sarà fatto col numero dei convogli e con gli orarii, che, sentito il concessionario, verranno dal Ministero dei lavori pubblici determinati.

Questi convogli non potranno essere in nessun caso meno di due al giorno, e ciascuno per andata e ritorno.

Art. 36. Per i trasporti tanto dei viaggiatori che delle merci, saranno applicate le tariffe che or sono in vigore per le ferrovie dell'Alta Italia, secondo gli allegati *A* e *B* del Capitolato 30 giugno 1864, salvo le modificazioni che per posteriori provvedimenti furono o potranno venire adottate per le dette ferrovie dell'Alta Italia, e che il concessionario si obbliga di accettare.

Altrettanto dicasi per i diritti da percepirsi per spese accessorie, come quelle di caricamento, scaricamento, deposito e magazzinaggio.

Al trasporto di persone e di oggetti per conto del Governo sarà pure applicata la tariffa speciale in vigore per le linee dell'Alta Italia.

I prezzi delle predette tariffe sono considerati come prezzi massimi, salvo al concessionario la facoltà di ribassarli, a tenore dell'art. 272 della legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche.

Pel trasporto dei viaggiatori nelle vetture di prima classe si applicherà un prezzo medio fra quelli che sulle ferrovie dell'Alta Italia saranno stabiliti pei viaggiatori della prima e seconda classe.

(*Omissis*).

Art. 44. Dopo 20 anni dall'apertura totale della ferrovia all'esercizio, il Governo avrà la facoltà di riscattare la concessione, semprecchè abbia precedentemente dato diffidamento di un anno al concessionario, e mediante il pagamento di una rendita annua da corrispondersi semestralmente al concessionario stesso per tutto il tempo che rimarrà a trascorrere ancora fino alla estinzione del suo privilegio.

Detta rendita annua verrà determinata prendendo gl'introiti netti annui ottenuti durante i 7 anni che precedettero quello in cui il Governo avrà notificata l'intenzione di riscattare la ferrovia, deducendone gl'introiti netti dei due anni meno proficui; e prendendo la media degl'introiti netti degli altri 5 anni.

Viene derogato, per consenso delle parti, alla facoltà data al concessionario dall'ultimo paragrafo dell'art. 284 della legge sui lavori pubblici, di pretendere che l'annualità sia convertita in un capitale all'atto del riscatto.

(*Omissis*).

Art. 46. Dei privilegi e diritti accordati ai concessionarii dalla legge dei lavori pubblici del 1865 non è riservato al presente concessionario che il privilegio esclusivo di qualsivoglia concessione di ferrovia pubblica per la linea diretta fra i punti estremi dell'attuale concessione.

Art. 47. Il concessionario sarà tenuto di concedere al Governo od ai concessionarii di altre linee costruite o da costruirsi, l'uso delle Stazioni e dei tronchi parziali, che potessero rendersi comuni a dette nuove linee, mediante però i compensi e sotto le condizioni che verranno d'accordo convenute, od in caso di dissenso stabiliti dai tribunali.

(*Omissis*).

Questo progetto di legge venne pure approvato, senza discussione, dal Senato nella seduta del 7 corr.; ed allo scrutinio segreto ottenne voti fav. 68, cont. 5.

LE SOCIETÀ COOPERATIVE DI CONSUMO
fra gl'impiegati ferroviarii dell'Alta Italia

Dall'egregio sig. cav. Stanzani, Ispettore della 1ª Divisione del Traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia, e presidente della Società cooperativa di consumo in Torino, ci viene diretta la seguente lettera, che di buon grado pubblichiamo, facendo plauso alla filantropica istituzione di cui si tratta, ed augurando ch' essa vada sempre più prosperando e serva di esempio ed eccitamento ad altre consimili.

All'On. sig. Direttore del *Monitore delle Strade ferrate*
TORINO.

Dappoichè la S. V. gentilmente mi profferse benigna ospitalità nelle colonne del diffuso e considerato suo giornale per alcune note che ho messo insieme sulle Società cooperative di consumo fra gli impiegati delle Strade ferrate dell'Alta Italia, ed in special modo su quella che funziona a Torino, mi gode l'animo di approfittarne, entrando subito in materia.

Dall'iniziativa particolare degl'impiegati ebbero vita ed oggi regolarmente funzionano sei Società cooperative con Magazzini di consumo, ove si vendono in dettaglio ai soci (tutti agenti delle Strade ferrate e dei Servizii annessi) commestibili e combustibili al minimo prezzo.

Tali Società ed i rispettivi Magazzini trovansi a Torino, Asti, Modane, Bussoleno, Ventimiglia e Firenze.

E poichè quella costituitasi a Torino, sia come importanza, sia come anzianità, può dirsi la madre di tutte le altre, così dirò in qual modo essa funzioni, premettendo alcuni cenni storici sulla sua costituzione ed alcuni dati statistici sul numero dei suoi soci e dei suoi affari.

Ognuno ricorda come il 1873 sia stato un anno eccezionale per la carezza dei viveri; ciò ebbe a porre in grandissimo pensiero la numerosa classe degli impiegati ferroviarii, i quali, sebbene in genere meglio retribuiti di altri impiegati pubblici, tuttavia coi loro stipendii sensibilmente ridotti da una infinità di tasse dirette ed indirette, governative e comunali, sentivano divenir loro insufficienti i mezzi per poter far fronte ai bisogni giornalieri delle loro famiglie. Le derrate di prima necessità si vendevano a prezzi non mai praticati, ed il più delle volte alterate nella qualità, come sempre accade nei tempi di scarsità.

A diminuire dunque, per quanto fosse stato possibile, le conseguenze di tale miserevole condizione di cose, alcuni impiegati del Servizio del Traffico, sul finire dell'anno suddetto, si posero d'accordo e si fecero promotori d'una Società cooperativa di consumo e del conseguente impianto di un Magazzino (ad imitazione di quelli già esistenti in altri paesi), *ove si somministrassero ai soci i generi di prima necessità al minimo prezzo possibile.*

Chiesero ed ottennero protezione e facilitazioni sui trasporti delle derrate (di cui avessero dovuto provvedersi altrove) dalla Direzione generale delle ferrovie; ed il giorno 11 febbraio 1874, adunatisi in numero di 53, approvarono uno schema di statuto, dichiarando così di fatto costituita la Società, che prese il titolo di: *Società cooperativa di consumo fra gli agenti della* 1ª *Divisione del Traffico delle ferrovie dell'Alta Italia.*

E siccome, affinchè il Magazzino di consumo potesse cominciare a funzionare, era necessario raccogliere e poter disporre di un capitale, così stabilirono di emettere delle Azioni da L. 36 (chi volesse divenire socio doveva firmarne almeno una), pagabili in 12 rate mensili di L. 3; ed il 19 marzo successivo, quantunque i fondi incassati superassero di poco il mezzo migliaio di lire, si aprì, al piano terreno di una casa in via della Provvidenza, N. 34, il Magazzino sociale.

L'esercizio non era però aperto per tutti gli impiegati ferroviarii, giacchè, come si disse, la Società era stata ideata ed attuata da agenti del solo Servizio del Traffico.

In seguito si stimò utile di allargare la cerchia dell'istituzione, e si determinò di ammettere a far parte della Società un numero, dapprima definito e poscia illimitato, di colleghi degli altri Servizii ferroviarii.

Siccome poi gli agenti ferroviarii, come succede di tutti gli stipendiati e salariati, usavano acquistare i generi *a credito* dai bottegaj, presso i quali veniva così da essi contratto una specie di vincolo, che impediva loro di approfittare del Magazzino sociale fino a che non fossero messi in grado di saldare il proprio debito, così fu deliberato di accordare anche nel nostro Magazzino un limitato credito ai soci.

Altra provvida disposizione venne in seguito adottata, quella cioè di concedere a tutti gl'impiegati ferroviarii indistintamente di servirsi del Magazzino sociale per la compera delle derrate; mercè il pagamento, da parte dei non soci, di una quota mensile di centesimi 20.

A questa nuova categoria di compratori si diede il nome di *soci aggregati;* e ad essa pure venne esteso il credito nel limite di L. 40 mensili, mentre pegli *Azionisti* il limite erasi stabilito a L. 70.

Se le facilitazioni del credito fecero aumentare considerevolmente il numero dei soci e conseguentemente dei compratori al Magazzino cooperativo, l'Amministrazione sociale però, per deficienza di fondi in Cassa (resa più sensibile dalla sottrazione d'una ragguardevole somma commessa da un agente infedele), si trovò di fronte a gravissime difficoltà per poter mantenere rifornito il Magazzino di sufficienti generi da distribuirsi ai soci (dei quali la più parte comperava a credito) e per poter fare onore agl'impegni presi coi fornitori, che esigevano generalmente pagamenti a pronta cassa.

Il Consiglio d'amministrazione non potè a meno d'esserne seriamente preoccupato. Qualcuno suggerì, e poi persistentemente propugnò, si dovesse ricorrere ad un mutuo; ma questo era evidentemente difficile ad ottenersi per chi, come la nostra Società, non vestiva una personalità giuridica; ma pure ottenendolo, il tasso d'interesse ne sarebbe stato così alto, che per pagare questo o rimborsare a poco per volta lo stesso capitale mutuato, si avrebbe dovuto alterare di troppo i prezzi delle derrate in vendita nel Magazzino sociale.

Si stimò invece più opportuno ed utile abbracciare il partito di non comperare merci che pel bisogno d'un mese, pagandole ai fornitori a 40 giorni di termine dal dì dell'acquisto, per modo che vi fosse il tempo di distribuire le merci ai soci, incassarne alla fine d'ogni mese l'importo, e con questo saldare i fornitori.

Si stabilì inoltre di caricare le merci d'una piccola aliquota del 1/2 per 0/0 in più di quella necessaria per coprire le spese vive d'esercizio, e ciò per potere gradatamente

aumentare il capitale sociale fino al suo raddoppiamento, e toglierci in questo modo alle strettezze finanziarie.

L'assemblea generale dei soci, nella sua adunanza del novembre 1873, sanzionò le misure adottate; e mercè la più studiata economia nelle spese amministrative e la massima perseveranza nel programma tracciato, il decretato raddoppiamento del capitale sociale divenne il 1° febbraio 1877 un fatto compiuto; dimodochè, quando a codest'epoca si fosse liquidata la Società, ogni Azione di L. 40 (stata pagata a sole L. 36, e che nel frattempo aveva già fruttato un premio di L. 4), sarebbe stata rimborsata in L. 80.

Dal giorno in cui fu raggiunto il raddoppiamento del capitale sociale, si è cessato di sopraccaricare di qualunque aliquota le merci, che si vendono così al *prezzo minimo*, a quello cioè di *acquisto*, aggravato del solo percento necessario a coprire la spesa di retribuzione del Magazziniere e quelle moderatissime di amministrazione.

Siccome però non solo i soci azionisti, ma anche gli aggregati, comperando al Magazzino, avevano contribuito a formare l'aumento del capitale, così, con lodevolissima deliberazione, l'assemblea dei soci azionisti, nella sua riunione del novembre 1876, stabilì che il guadagno ottenutosi, pur non uscendo somma alcuna dalla Cassa della Società, fosse ripartito nel modo seguente:

1[4 a favore dei soci azionisti (portandosi cioè da L. 40 a L. 50 il valore di ciascuna delle 226 Azioni già liberate);

2[4 da assegnarsi ai soci aggregati, con che però la tangente ad ognuno spettante non venisse pagata che in caso di scioglimento della Società, ovvero se ne tenesse calcolo come acconto di pagamento del prezzo di un'Azione per chi avesse desiderato farsi azionista;

1[4 a favore del fondo di riserva.

In virtù di tale deliberazione, si fece il riparto tra i circa 500 soci aggregati della parte di capitale loro assegnata, per modo che venne portata a credito di ciascuno d'essi una somma di L. 9, della quale, per chi espresse il desiderio di farsi azionista, si tenne calcolo come di acconto versato sull'ammontare delle Azioni firmate.

Invogliati così i soci aggregati a passare azionisti, in vista del minor prezzo a cui veniva a costar loro l'Azione; e considerato anche che questa, oltre al far loro risparmiare la quota mensile di centesimi 20, che dovevano pagare come aggregati, avrebbe anzi reso loro l'interesse annuo del 5 p. 0[0, si presentarono in gran numero richiedendo d'essere fatti azionisti; e continuando codesta affluenza, la Società verrà in breve tempo a possedere capitali sufficienti per fare tutti i propri acquisti a contanti.

Per facilitare sempre più il modo ai soci aggregati di divenire azionisti, l'assemblea generale degli azionisti, mossa da spirito filantropico, nella sua riunione delli 17 febbraio di quest'anno, saviamente deliberava di portare il valore delle Azioni a L. 25 (ritirando quelle già liberate a L. 50, e sostituendole con due della nuova emissione di L. 25). Con ciò tutti i soci aggregati, ai quali era spettato il riparto di L. 9, sborsando altre L. 16 a rate mensili di L. 2, divenivano possessori d'un'Azione, cioè d'una piccola somma fruttifera, la quale si sarebbe loro rimborsata nei casi di trasloco, dimissione dall'impiego, od altri simili.

Per effetto di tale deliberazione, si resero necessarie alcune modificazioni alle norme che regolavano il *fido* mensile; onde l'assemblea dei soci, nella stessa adunanza del febbraio, stabiliva che il credito fosse limitato alla cifra di L. 25 mensili pei soci aggregati, aumentandolo pegli azionisti di altrettante L. 25, quante erano le Azioni da loro sottoscritte e completamente svincolate.

Poichè ho toccato nuovamente l'argomento del credito, non posso nascondere come tra quelli che si occupano di Società cooperative di consumo, molti vi siano che combattono il sistema di dare le merci a credito, affermandolo rovinoso per l'economia delle Società, che accumulano grossi crediti spesso inesigibili, e contrario alla stessa economia individuale dei soci.

Ma, per quanto riguarda la nostra Società, osserverò che nei 38 mesi di esercizio del Magazzino, si fece per L. 370,000 di fido, non andando perdute che L. 368.70, cioè l'1 p. 00[00 sul totale delle somme anticipate. L'inconveniente quindi lamentato dagli oppositori del sistema del credito, si verifica per la nostra Società in proporzioni così minime, da non meritare se ne tenga conto. Rimane l'obbiezione che il credito sia dannoso all'economia individuale dei soci; ma contro questa obbiezione havvi anzitutto la questione pregiudiziale, che, trattandosi d'uomini, e pressochè tutti capi di famiglia, devono questi essere lasciati liberi di fare, *senza tutori*, i risparmii compatibili coi propri mezzi.

Infine, a favore del fido, vi ha una ragione di eminente importanza pratica, e cioè che, non ammesso il sistema del fido, molti sarebbero stati costretti a continuare a passare sotto le forche caudine dei bottegaj, presso i quali, o per bisogno, o per abitudine generalmente invalsa, le derrate vengono prese a credito; e non avrebbero quindi potuto mai approfittare dei benefizii del nostro Magazzino.

A questo riguardo, ho già accennato, nel principio di queste mie note, come siasi sentita la necessità di istituire anche presso di noi il *credito* (che una volta non c'era), appunto per venire in aiuto di tutti coloro che desideravano svincolarsi dagl'impegni contratti coi bottegaj, ed erano il maggior numero, come lo ebbe a provare l'aumento sensibilissimo di soci, che da quell'epoca ebbe a manifestarsi.

Per me ritengo quindi essere il sistema del credito, nell'ordinamento delle Società cooperative di consumo, utile non solo, ma necessario; semprecchè, beninteso, sieno esse costituite fra stipendiati di grandi Amministrazioni od Opificii, presso i quali vi è la possibilità di sequestrare, all'occorrenza, le competenze dei soci ritardatarii al pagamento delle somme anticipate. —

Volendo ora dare qualche notizia sul capitale sociale, sul numero e sulla importanza dei nostri affari, e finalmente sul prezzo delle merci che si vendono al Magazzino, conguagliato con quello di vendita nei negozii della città, dirò che:

Al 22 maggio a. c. il capitale sociale era di L. 22,166.05, ed ai primi del venturo anno, quando saranno saldate le Azioni in corso, raggiungerà le L. 28,000 circa.

Lo smercio nel Magazzino sociale, mentre nel 1874 limitavasi ad una media mensile di L. 12,000, nel 1875 a quella di L. 16,000, e nel 1876 di L. 22,000, saliva nei quattro primi mesi di quest'anno a quella di lire 37,000, ed in quest'ultimo mese di maggio a quella di lire 46,500. Che se si volesse poi tener calcolo dello smercio delle carni da macello (che si vendono altresì nel Magazzino, ma per cura di un privato esercente ed a prezzi convenuti), si vedrebbe oltrepassata la cifra di L. 50.000, locchè rappresenta 600,000 lire d'affari all'anno.

I generi, che trovansi attualmente in vendita nel Magazzino, sono i seguenti:

Aceto, aglio, alici, amido, burro, caffè, candele, cicoria, carbone, carne, conserve, castagne, ceci, cipolle, cioccolatte, fagiuoli, lenticchie, farine diverse di grano, farine diverse di melica, fernet, formaggio grana, formaggi diversi nostrani, formaggi diversi svizzeri, lardo, legna da fuoco, Liebig, merluzzo, mostarde diverse, paste di Napoli, paste di Genova, patate, pescheria di mare, petrolio, olio oliva, olio sesame, pane, riso, sapone, salumerie di Torino, Alessandria, Modena e Bologna, sardelle, tamarindo, tonno, uova, ventresca, vini da pasto, vini in bottiglia di Piemonte, Toscana e Marsala, vermouth, zucchero ed altri generi di stagione.

Tutti i mesi viene nominata una Commissione di soci, scelti all'infuori degli amministratori, coll'incarico di recarsi nei negozii della città ed acquistarvi dei campioni di generi della qualità precisa di quelli in vendita nel Magazzino, e ciò allo scopo di confrontarne il prezzo. Da tali acquisti di confronto è sempre risultato, che i generi nel Magazzino si vendono, nel loro complesso, ad un prezzo non meno del 12 p. 0[0 inferiore a quello a cui sono posti in vendita nei negozii della città. Che se si potessero risolvere in termini di equazione e l'eccellente qualità della merce che si vende nel Magazzino, ed il peso esatto con cui viene distribuita, risulterebbe ancora più sensibile la differenza a favore dei detti prezzi di vendita.

Codesto utile, di cui s'avvantaggiano oltre 1200 famiglie di agenti ferroviarii (la nostra Società conta attualmente 607 soci azionisti e 660 aggregati), è così palese, che oramai sono eccezioni gli agenti ferroviarii non facenti parte del nostro sodalizio; ed i facenti parte sono così interessati alla sua esistenza, che alle assemblee generali, in cui si presentano i bilanci, si eleggono le cariche e si dibattono gl'interessi più vitali della nostra Società, essi intervengono sempre numerosissimi, cosicchè rare volte accadde di dover prorogare un'adunanza per mancanza del numero di soci prescritto dallo Statuto.

Nell'adunanza del 26 aprile p. p., su 542 soci (azionisti) inscritti a quell'epoca, ne intervennero 355; e grandissimo impegno si manifestò per le elezioni delle cariche; furono 326 i soci che risposero all'appello per tale votazione, e le schede da loro deposte furono riscontrate in numero di 312. Notisi che dei soci appartanenti ai Servizii attivi, molti non poterono intervenire, perchè trattenuti da cure di servizio, o perchè bisognosi di riposo dopo aver passata tutta la giornata al lavoro. —

Non avrei voluto chiudere il presente mio scritto senza dire anche qualche cosa relativamente alle Società cooperative costituitesi in altri centri della 1ª Divisione Traffico di queste Ferrovie; ma siccome ho già oltrepassato lo spazio che la gentilezza della S. V. potevami acconsentire, così mi limiterò ad accennare come anche nelle altre località, man mano che l'utilità dei Magazzini cooperativi (attivati tutti sullo stesso sistema di quello di Torino) fu conosciuta ed apprezzata, essi trovarono una progressiva e sempre migliore accoglienza. Nè poteva succedere altrimenti, essendo evidenti, e, quel che è più, *immediati* i vantaggi che per essi ne vengono all'economia ed all'igiene di quanti ne approfittano, soprattutto poi per la classe degli stipendiati, che sono costretti a fare i loro acquisti al minuto.

L'istituzione di tali Società cooperative di consumo, oltre all'essere raccomandabile a tutti gli agenti ferroviarii per l'utile e l'economia che ne ricavano, riesce poi, in certo modo, di vantaggio anche alle stesse Amministrazioni ferroviarie; perchè, quanto più sarà possibile migliorare ed aumentare la nutrizione degli agenti di servizio, tanto maggiore sarà il lavoro utile ch'essi produrranno. Epperò tutte le maggiori facilitazioni, che le Amministrazioni ferroviarie potranno concedere per incoraggiare tale istituzione, saranno come un capitale messo a frutto.

È dunque a desiderarsi che in tutti i centri di queste ed altre ferrovie italiane, laddove siavi agglomerazione di numeroso personale, sorgano, per iniziativa degli stessi impiegati, Società congeneri a quelle istituitesi su queste linee piemontesi; anche per la considerazione che, oltre ai beneficii positivi che desse arrecano agli impiegati ferroviarii, ne offrono altri generali, di cui fruisce l'universalità dei cittadini; giacchè è un fatto accertato che, ovunque esistono Società cooperative di consumo, vanno modificandosi le abitudini del minuto commercio, dovendo i piccoli commercianti, per far fronte alla concorrenza dei Magazzini (anche quando l'uso di questi sia circoscritto ad una sola classe di cittadini), astenersi dalla falsificazione delle derrate, dalla esagerazione dei prezzi, e dalle frodi di peso e misura, tutte cose che, pur troppo, la sete del guadagno rese loro abituali.

Ringraziandola, onorevole sig. Direttore, della cortese ospitalità accordata a questo mio scritto, mi professo

Torino, 1° giugno 1877.

Suo devotissimo
FILIPPO STANZANI.

Nostre Corrispondenze

TORPEDINI E CORAZZATE.

Londra, 9 giugno.

In mancanza di notizie d'ingegneria produttiva, v'invio quelle che si riferiscono alla distruttiva, che occupano ora tutta l'attenzione del mondo tecnico, poichè non solo distruggono la maggior parte delle previsioni fatte in quest'ultimo decennio dai marini e dalle Potenze sopra le diverse navi corazzate, inventate dall'architettura navale contemporanea; ma, quel che è più grave, rendono queste quasi inservibili all'offesa ed alla difesa, producendo lo sciupìo di centinaia di milioni — Quando un pugno di uomini arditi può, con imbarcazioni ordinarie, far saltare in pochi minuti una nave da guerra, come è avvenuto nella scorsa settimana sul Danubio, con la semplice adesione di una torpedine, che costa poche lire sterline, tutto il castello navale delle Potenze marittime cade in frantumi, e tutte le assicurazioni che potranno darsi per diminuire le conseguenze del fatto accaduto non riesciranno a cancellare la sua evidenza, che si riassume così: con la spesa di cento lire sterline al più, si può distruggere una potente nave corazzata, che in media ne costa cinquecentomila. Comprenderete come un fatto così grave, che riguarda l'offesa, la difesa e la finanza delle nazioni marittime, sia l'oggetto delle più serie preoccupazioni.

Il signor Donaldson aveva già, qualche settimana fa, all'*United Service Institution*, a proposito del *torpedo*

boat Lightning (lancia-torpedine a vapore velocissimo) del costruttore Thornycroft, attirato l'attenzione sull'avvenuto pericolo, dimostrando con una serie di fatti, che con la piccola lancia-torpedine si poteva distruggere una qualunque corazzata; ma l'esposizione fatta sembrò esagerata, e non si pensava punto che pochi giorni dopo, con mezzi ancora più grossolani di quelli esposti, quelle previsioni sarebbero divenute un fatto. Egli rammentò allora che l'uso delle barche-torpedini data dalla guerra ultima degli Stati Uniti, e che due navi importanti ed altri minori furono allora distrutte; fece poi tutta la storia del progresso loro sino ad oggi, che si riassume nel fatto che la Norvegia, la Francia, l'Austria, l'Italia e la Danimarca hanno già un certo numero di queste barche di 76 piedi lunghe, 10 larghe, con macchine di 250 cavalli nominali, che producono una velocità di 18 nodi all'ora — Il Governo inglese poi pare adotterà il nuovo tipo *Lightning*, che ha 84 piedi di lunghezza, 10 di larghezza, 5 in profondità, e che alle prove ha ottenuto una velocità di 19.4 nodi per ora. Le torpedini sono quelle di Whitehead, lanciate con un particolare meccanismo, e mediante aria compressa, secondo l'apparato Brotherhood.

Questa maniera però non ha nulla che fare con quella usata dai Russi sul Danubio, che consiste nel far aderire prima la torpedine alla nave, e poi con fili elettrici farla scoppiare; e neanche deve confondersi con quella del doppio sistema del capitano Mac Evoy, nonchè con altre, essendovi sinora una dozzina di metodi differenti per lanciare le torpedini, ed altrettanti per lasciarle isolate nel mare a difesa d'un punto vulnerabile.

Il signor Thomas Brassey, che ha competenza ed autorità nelle costruzioni navali, avendone fatta una sua specialità e al Parlamento ed all'Istituto navale di cui è pur membro, si è anche in questi giorni preoccupato della grave questione. In una sua lettera recentissima egli domanda che cessi la costruzione delle corazzate enormi: nessuna, egli sostiene, può riuscire invulnerabile; ognuna di esse si computa in media a 10 mila tonnellate, e costa circa 500 mila lire sterline; in una flotta di corazzate, ogni cannone sul mare rappresenta una spesa di 125 mila sterline, ossia una spesa enorme in paragone dei pericoli che corre con le torpedini. Chiude, infine, col dimostrare che è più utile e più pratico costituire una flottiglia di 90 piccole navi corazzate di 2000 tonnellate, capaci di gran velocità e del costo da 25 mila a 100 mila ognuna, con l'appendici di un certo numero di barche-torpedini a vapore: un insieme, secondo i suoi calcoli, che costerebbe in totale 5 milioni di lire sterline.

L'Ammiragliato, da parte sua, sembra volesse adottare, in aiuto di ogni corazzata, un certo numero di barche-torpedini a vapore, a guisa di satelliti; ma in queste due settimane l'evento del Danubio ha posto anche quel Consesso in confusione, ed ora si studia. Questi studii però hanno di fronte veri monti insuperabili: una flottiglia di satelliti intorno ad una corazzata pone questa in obbligo di potere, in certi momenti, tirare anche sopra i satelliti stessi, poichè questi, avendo lo scopo di spingersi sotto il bordo del nemico, ne risulta che questa difesa può essere offesa da chi difende, se l'avversario si inoltra.

Per rimediare alle torpedini a riposo nel mare, si è inventato una specie di *crinoline* intorno ad ogni corazzata, una maniera di rete cadente ad una certa distanza della nave, che non sembra di pratica applicazione. Contro poi gli attacchi delle barche-torpedini di notte si propone una continua illuminazione con segnali-lanterne alla Holmes, che hanno un raggio di luce di 500 a 2500 yardi, e che durano ognuno 30 e 40 minuti; ma è evidente che tutti questi sono ripieghi, e la pubblica opinione reclama qualche cosa di più serio per la difesa di navi così costose, divenute da un giorno all'altro inutili all'azione.

Sino a ieri si trattava di resistenza di placche e di portata di cannoni tra le corazzate, di lotta cioè tra giganti e giganti, e sembrava che, per via di grossi calibri di cannoni, e di piastre con o senza chiavarde, si fosse vicini alla soluzione. Ora invece il problema si è mutato in una lotta tra corazzate e barchette; e queste, essendo più agili e meno vulnerabili, mutano la tattica marina, e addirittura producono una *degringolade* nell'arte navale, che è tutt'altro che piacevole per le sue conseguenze finanziarie alle diverse nazioni marittime. G. M.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Lucerna, in data di ieri l'altro, che la Conferenza internazionale per la ricostituzione dell'impresa del Gottardo non era ancora chiusa, e non lo sarà forse che oggi o domani. Però, ci si aggiunge, i delegati pare si sieno già accordati sui seguenti punti:

1. Soppressione del doppio binario sull'intiera linea, locchè porterà un risparmio considerevolissimo nelle spese di costruzione;
2. Abbandono della costruzione della linea Bellinzona-Lugano pel Monte Ceneri;
3. Abbandono della costruzione delle linee intorno al lago di Lucerna, comprese nel primitivo progetto;
4. Costruzione della linea di congiunzione da Pino a Sesto Calende, ritenuta la più diretta fra la Germania ed il porto di Genova;
5. Contributo supplementare e proporzionale dei tre Stati per l'ultimazione dell'impresa.

Siamo informati che fra la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia ed il Cav. C. D. Reinfeld, proprietario della ippoferrovia Settimo-Rivarolo, la quale si sta attualmente trasformando in ferrovia a vapore, vennero stabiliti gli accordi per l'assunzione da parte dell'Alta Italia del relativo esercizio, che verrà attivato nei modi più soddisfacenti alle esigenze del pubblico e del commercio canavese, con speciale riguardo alle coincidenze coi treni della linea Torino-Milano e viceversa.

Riservandoci di dare, a suo tempo, maggiori dettagli in proposito, aggiungiamo constarci che il proprietario spinge alacremente l'ultimazione dei lavori, compreso l'armamento; laonde si ha ogni ragione di

credere che la nuova ferrovia verrà aperta al pubblico servizio nel prossimo mese di agosto.

Frattanto sappiamo che il detto cav. Reinfeld, sicuro di ottenere dalla Città di Torino un adeguato concorso, come l'ottenne già da quella di Castellamonte, per il tronco in prosecuzione da Rivarolo a quest'ultima città, chiederà quanto prima al Governo la concessione del tronco medesimo.

Venerdì 8 corrente ebbe luogo in Torino l'assemblea generale degli azionisti della ferrovia d'Ivrea. Era all'ordine del giorno la proposta del Consiglio di amministrazione relativa al sussidio per la ferrovia Ivrea-Aosta; e l'assemblea, approvandola all'unanimità, deliberava di accordare a favore della Società costruttrice di quella ferrovia il terzo dell'aumento di prodotto netto che la ferrovia Chivasso-Ivrea verrà ad avere per il fatto dell'apertura e dell'esercizio della linea Ivrea-Aosta.

Venerdì sera, circa le ore 9, tra Saint-Michel e Saint-Jean, in seguito ad inondazione, precipitò una frana che ingombrò la strada per circa 300 metri.

Non si ebbe a deplorare alcuna disgrazia, ma il transito rimase naturalmente interrotto, e si dovette provvedervi alla meglio mediante trasbordo.

Compiuti però i necessarii lavori di riparazione, sino da ieri venne ristabilito il regolare servizio.

Scrivono da Torino alla *Lombardia* che nella notte di venerdì al sabato ultimo scorso, nel treno proveniente da Alessandria, giunto in prossimità di Torino, in un vagone di prima classe, venivano aggressi e feriti il maggiordomo della contessa di Mirafiori ed un negoziante di Torino. I malandrini avrebbero tentato di darsi alla fuga saltando dal treno tuttora in corsa; ma nel saltare si sarebbero fratturate le gambe, per cui la forza pubblica avrebbe potuto impossessarsi di loro.

Noi siamo autorizzati a dichiarare che questa notizia, ripetuta anche da altri giornali, è completamente inventata e di cattivissimo genere.

Sappiamo che l'egregio ing. Giulio Melisurgo, da più anni residente a Londra e da cui riceviamo frequenti ed interessanti corrispondenze, che il *Monitore* è lieto di offrire ai suoi lettori (come appunto oggi stesso), ottenne non ha guari, in seguito a concorso, il diploma di socio dell'*Istituto degl'ingegneri civili di Londra*.

È questa la migliore distinzione che un privato ingegnere possa ottenere all'estero nel mondo scientifico-professionale, che ha una incontestata autorità. Infatti, per avere la prerogativa di aggiungere al proprio nome la qualifica di *I. C. E.* (distintivo autorizzato da quell'Istituto, e che dinota subito all'estero un ingegnere riconosciuto meritevole da uno dei più autorevoli Corpi scientifico-professionali), anche le maggiori notabilità dell'ingegneria estere si piegano alle prove richieste dai tre poteri della Corporazione, costituiti dal *Charter* di re Giorgio IV; le quali prove non possono aver luogo che dopo i 25 anni, cioè in corso di carriera ed in seguito d'opere compiute.

A codesto Istituto, non solo appartennero i Watt, i Tregold, i Brunel, i Vignoles, ecc., ma oggidì ne fanno parte Stephenson, Armstrong, Balgazette, Bessemer, Siemens, Schneider, Tottleben, ed altre simili illustrazioni dell'ingegneria moderna.

A conferma di ciò, l'*Engineer* dello scorso mese scriveva: « Coloro che assistettero all'adunanza annuale dell'Istituto degl'ingegneri civili per la chiusura dei lavori della sessione, tenuta, nelle splendide sale del Museo di Kensington, dall'illustre presidente Stephenson, non hanno potuto non rimanere convinti che quell'Istituto rappresenta veramente un gran potere.

« Non esiste altra Corporazione scientifica, che abbia per suoi membri un così gran numero d'uomini eminenti nella loro professione. I membri dell'Istituto degl'ingegneri civili di Londra appartengono ad un Corpo che, per numero e distinzione, occupa il primo posto tra le Corporazioni professionali; mentre, d'altra parte, le sue voluminose pubblicazioni annuali rappresentano un cumulo tale di scienza, il cui valore non si può apprezzare in denaro, e che non si potrebbe ottenere senza l'esistenza del detto Istituto ».

Noi non possiamo chiudere questi cenni senza vivamente congratularci coll'egregio nostro connazionale, che seppe colle sue opere e col suo ingegno acquistarsi la stima e l'ambita onorificenza di codesto illustre Consesso.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Sarde. — Il Senato, nella seduta dell'11 corr., approvò senza discussione la nuova Convenzione per le Ferrovie Sarde, già approvata dalla Camera dei deputati, come annunciammo nel precedente numero. Questo progetto di legge ottenne, allo scrutinio segreto, voti fav. 55, contr. 17.

Ippoferrovia a Genova. — Era stato annunziato che la Società del *tramway* dovette sospendere i suoi lavori sulla linea del Comune di Rivarolo, per l'opposizione fatta da quell'Amministrazione, la quale allegava molti motivi contrarii all'occupazione del suolo pubblico dalle rotaie. Sappiamo che, deferita la vertenza al giudizio della Deputazione provinciale, questa diede un verdetto favorevole alla Società del *tramway*, la quale, giova credere, potrà così proseguire la collocazione delle rotaie, che fu sospesa nello stradone, ove esiste l'Ufficio del dazio consumo di Sampierdarena e incomincia il Comune di Rivarolo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 27.40 dal lato di Göschenen, e di m. 23.30 dal lato di Ai-

rolo; in totale m. 50.70, cioè m. 7.25 in media giornaliera La roccia sempre dura ad Airolo.

Ferrovie svizzere — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* che il Consiglio degli Stati, nella seduta del 7 corrente, proseguì l'esame della gestione del Consiglio federale pel 1876.

Il signor Kappeler crede che, in presenza alle dure esperienze fatte in materia ferroviaria negli ultimi anni, sarebbe il caso d'invitare il Consiglio federale ad esaminare seriamente se e quali modificazioni converrebbe introdurre nella legge sulle strade ferrate; e formula una mozione in questo senso.

Questa mozione è combattuta dal signor Brosi. L'oratore insorge specialmente contro l'idea contenuta nella proposta, e già sollevata al Nazionale, che lo stato attuale delle ferrovie svizzere sia una conseguenza delle disposizioni della legge federale e delle decisioni dell'Assemblea federale. Esso ne trova piuttosto la causa nel gran numero delle ferrovie costrutte, e nella concorrenza che si fanno naturalmente. Crede che il postulato dovrebbe dire: « Il Consiglio federale è invitato ad esaminare la quistione di sapere se ed in qual modo un intervento della Confederazione sarebbe possibile ed opportuno, in presenza dell'attuale situazione delle ferrovie svizzere ».

Nella votazione, la proposta Kappeler venne respinta da 9 voti contro 15.

Ferrovie francesi. — La Commissione arbitrale, incaricata di fissare il prezzo del riscatto delle ferrovie comprese nella Convenzione d'Orléans, è stata invitata, come annunciammo, a compiere il suo lavoro nel più breve termine possibile. Il Governo vorrebbe che la questione delle ferrovie secondarie, tenuta così a lungo in sospeso a danno dei più gravi interessi, ottenesse un pronto e decisivo scioglimento.

A questo proposito, il *Journ. des trav. publ.* pubblica un lungo articolo, da cui togliamo le conclusioni seguenti:

« Poichè fu ammesso il principio del riscatto da parte dello Stato, non resta che farne l'applicazione; e le Camere, appena saranno riaperte, devono essere messe in grado di regolare tale questione, ch'è una delle più urgenti finora presentate.

« Ma contemporaneamente noi domandiamo che lo Stato approfitti della scomparsa delle Compagnie secondarie per progredire nella unificazione della sua rete. La esperienza ha dimostrato quanto falsa e costosa sia la teoria della moltiplicità delle Società ferroviarie. Aumento delle spese generali di costruzione pel raddoppiamento inutile delle Stazioni, aumento delle spese di amministrazione, rialzo fatale delle tariffe per la necessità di rimunerare i capitali più forti, ottenuti meno economicamente, — ecco i più chiari risultati di un sistema, che non ha di seducente se non un'apparenza liberale, ma di cui tutti i paesi liberali vanno a poco a poco *liberandosi*.

« L'operazione del riscatto non può restare isolata: essa implica o l'esercizio da parte dello Stato, o la cessione ad altra Compagnia. Ora, nessuno pensa, in questo momento, ad aggravare lo Stato dello esercizio di linee improduttive. Nè si potrebbe nemmeno pensare ad affidarle ad una Società speciale, che ricomincerebbe la storia delle Compagnie ora morenti, e che si dovrebbe di nuovo soccorrere entro un termine prestabilito.

« Mettendo fine alla crisi delle linee secondarie, lo Stato non intende, senza dubbio, di prepararsi il ritorno, a data fissa, di una crisi analoga. Si dovrà dunque ricorrere al solo sistema che può assicurare l'esercizio regolare delle linee secondarie (senza imporre nuovi sacrificii al Tesoro), cioè all'intromissione delle grandi Compagnie. Noi abbiamo già esposto il meccanismo finanziario adoperato da queste Compagnie, per non dover ritornare sulla sua mirabile potenza e sulla certezza de' suoi risultati. Gli avversarii delle grandi Compagnie avranno un bel moltiplicare i loro attacchi, ma essi non faranno sì che l'opinione pubblica non sia infine colpita da questo fatto molto semplice: aggiungendo delle linee improduttive alla rete delle grandi Compagnie, lo Stato si serve, a profitto di queste linee, dei prodotti delle linee antiche, e sono quindi gli azionisti che ne sopportano tutte le spese. Se il Tesoro paga una parte qualunque della spesa, non è che come un'anticipazione momentanea.

« Tutti i contribuenti sono dunque interessati a non lasciar prevalere alcun altro scioglimento, che accrescerebbe i loro carichi. Sono verità che penetrano sempre più, checchè si faccia, nella massa del pubblico ».

— Lo stesso giornale annuncia che, con decreto del 5 corr., la Compagnia delle ferrovie della Vandea è stata posta sotto sequestro. Il sig. Martin è stato nominato amministratore sequestratario.

Ecco, in quali termini questa stessa notizia venne pubblicata e commentata dall'Agenzia Havas:

« La Compagnia delle ferrovie della Vandea è stata messa, dietro sua domanda, sotto il sequestro amministrativo. Questa misura, affatto temporanea, serve essenzialmente a proteggere gl'interessi del pubblico e della Compagnia, i diritti dello Stato e dei terzi; essa ha specialmente per iscopo di assicurare l'esercizio delle linee già compiute e la continuazione dei lavori in corso, sino al momento in cui i pubblici poteri avranno pronunciato sui contratti conchiusi tra lo Stato e le Compagnie interessate; essa deve rassicurare i portatori di titoli e soddisfare pienamente le popolazioni dei dipartimenti traversati dalle linee in esercizio o da costruire ».

Ferrovie belghe. — Il Governo ha sottoposto alla Camera dei rappresentanti la Convenzione conchiusa il 18 aprile scorso colla Società di Dendre-et-Waes, per la capitalizzazione delle annuità che restano da pagare a questa Compagnia.

L'ammontare dell'annuità è stato definitivamente fissato in fr. 2,383,540. Per ottenere della rendita dello Stato, rappresentante le 69 annuità che restavano da pagare al 1° maggio 1877, la Società consente di fare, a vantaggio del Tesoro, una riduzione del 5 1/2 p. 0/0, ossia di fr. 131,094.70 su ciascuna annuità. Per conseguenza, in luogo di un capitale di 55,608,600 fr., corrispondente all'annuità intera, la Società riceverà un capitale in rendita 4 p. 0/0 di 52,550,000 fr., costituendo il di più, cioè 3,058,000 fr., il vantaggio del Tesoro.

Essendo stato emesso il dubbio che fosse necessario il consenso unanime degli azionisti per realizzare questa combinazione, venne stipulato il 31 maggio scorso, con un articolo addizionale, che il Governo procederà all'esecuzione della suddetta Convenzione mediante il riscatto delle Azioni. E già i titolari di tutte le Azioni di godimento e di oltre 28,000 Azioni ordinarie su 30,000 hanno dato la loro adesione; e non si prevede alcun rifiuto.

Ferrovie austriache — La *Montags Revue*, accennando alla prossima discussione nella Camera dei deputati della legge relativa all'acquisto da parte dello Stato di alcune ferrovie garantite, osserva essere fuor di dubbio la accettazione della legge; ed aggiunge che, votata la legge dalla Camera dei deputati ed assicuratosi dell'accettazione della medesima anche da parte della Camera dei Signori, il Ministro del commercio procederà attivamente a darvi esecuzione.

Le due ferrovie, che per prime verranno acquistate, sono la ferrovia « Principe ereditario Rodolfo » e la ferrovia « Imperatore Francesco Giuseppe ».

— Leggesi pure nei giornali austriaci che il 14 corr. si radunava in Vienna il Club del progresso per discutere la proposta del Governo relativa all'acquisto delle ferrovie garantite, e la maggioranza dei membri del medesimo si dichiarò favorevole all'accettazione dei §§ 1, 3 e 5 (copertura del disavanzo d'esercizio mediante anticipazioni dello Stato ed acquisto delle ferrovie garantite per conto dello Stato), e contraria ai §§ 2 e 4, che accordano al Governo il diritto di sequestro; ma non si passò alla votazione, atteso lo scarso numero degli intervenuti. Alla chiusa della seduta si passò alla rielezione dell'Ufficio, e furono nominati: il Dr. Kopp a presidente, il conte Coronini ed il conte Dubsky a vice-presidenti del Club.

Ferrovie chinesi — Leggiamo nell'*Oss. Triestino* del 9 corrente:

I nostri lettori si ricorderanno che si temeva che la ferrovia di Woosung, una volta nelle mani del Governo chinese, sarebbe in breve abbandonata ed abolita. Invece dicesi adesso che sarà prolungata fino a Sucioce — prova, questa che i Chinesi riconoscono i vantaggi delle ferrovie, e che non tarderanno ad estenderli per tutto l'Impero.

La questione della costruzione d'una linea telegrafica a Formosa, dicesi sia stata rimessa a Pekino, perchè il vicerè di questa provincia opponevasi all'esecuzione di questo progetto.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 17 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* del 4 corrente), la Società per le operazioni di credito ordinario e mobiliare, stabilita in Roma col titolo di *Banca Tiberina*, colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto e col capitale nominale di L. 10,000,000, diviso in 40,000 azioni da L. 250 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 3 detto mese (*Gazz.* del 5), è approvato l'aumento del capitale nominale della Società anonima per azioni al portatore stabilita in Milano col titolo di *Società degli Omnibus di Milano*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 25 agosto 1861, portando il detto capitale da 500,000 ad 1,000,000, mediante emissione di 1000 azioni nuove da L. 500 ciascuna.

— Con R. Decreto del 6 detto mese (*Gazz.* del 6), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, stabilita in Montagnana (provincia di Padova) col titolo di *Prima Società italiana pello stigliamento meccanico e pella lavorazione della canapa e del lino*, colla durata di 25 anni decorrendi dal 1° dicembre 1870 e col capitale nominale di L. 1,000,000 diviso in 1000 azioni da L. 1000 ciascuna.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.) la Società anonima per azioni al portatore per l'acquisto e l'esercizio di miniere metalliche in Italia, e specialmente di quella di Frasconi, sedente in Torino col titolo di *Società anonima delle miniere di Frasconi*, col capitale di lire 429,000 diviso in 4290 azioni da L. 100 ciascuna e colla durata di 99 anni decorrendi dalla data del presente decreto, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* dell'8) è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Camerino (prov. di Macerata).

Strade provinciali — Con R. Decreto del 6 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'8 corrente) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Novara quella detta di *Pontestura*, che dalla provinciale Mortara-Torino conduce al Cavo Magrelli, confine colla provincia di Alessandria.

Escursioni di allievi-ingegneri — La 1ª squadra degli allievi-ingegneri del 2° corso della Scuola d'applicazione di Torino, dopo aver visitato alcune importanti opere del canale Cavour, il canale sussidiario, la cupola di S. Gaudenzio, lo stabilimento per la filatura di cascami e l'ospedale maggiore di Novara, fu condotta, nella scorsa settimana, a studiare alcune costruzioni civili in corso di esecuzione in Torino, alcune opere d'arte, fra le quali il ponte in costruzione presso Moncalieri, e finalmente i ponti pure in costruzione sul Po a monte del Valentino ed in Vanchiglia.

Queste visite furono sempre dirette dall'ing. prof. Curioni, e si trovavano con esso gli assistenti Cerriana, Brayda e Fenia.

Le costruzioni civili, che gli allievi hanno potuto studiare, sono quelle in corso di esecuzione nelle vicinanze di piazza Bodoni. Gli ingegneri direttori di questi lavori, fra cui i cav. Polani, Trocelli e conte Ceppi, nulla trascurarono affinchè la squadra visitatrice potesse ritrarre quei vantaggi che i professori si propongono di ottenere con queste esercitazioni pratiche.

Nella visita al ponte di Moncalieri, volle trovarsi presente l'ingegnere-capo della provincia, sig. Lanino, l'ing. dell'Impresa, sig. Bastogi, e si ebbero da essi i più minuti ragguagli sull'andamento di quella interessante costruzione. Questo ponte numera 7 arcate, aventi ciascuna la corda di 16 metri. La struttura esterna è per la massima parte di mattoni, di pietrame l'interna. Gli archi sono fatti di mattoni; le cornici, le imposte, i cappucci ed i rostri sono di pietra tagliata. Il ponte è fondato col sistema di casseri e pali.

Dopo questo ponte, si esaminarono gli avanzi del ponte di legname rovinato nella passata settimana, e le singolarità del fenomeno di cui il luttuoso accidente lascia le tracce. Si passò quindi a visitare il ponte ed il lungo viadotto per la ferrovia, un piccolo cavalcavia d'un'obliquità straordinaria, ed una fornace ad azione continua, ma senza vôlto.

Nella visita del giorno 8 al ponte a monte del Valentino, vollero accompagnarli il cav. Edoardo Pecco, ingegnere-capo del Municipio, il sig. Ghiotti Ernesto, pure ingegnere del Municipio e che dirige i lavori, e il sig. ing. Aprile, assuntore dei lavori.

Il prospetto raffigura il ponte con 5 grandi arcate ad arco ellittico di 24 m. di corda. Archi e pile saranno costrutti in grossi conci di pietra da taglio, che presenta un'assai bella apparenza. La parte interna del vôlto ed i timpani sono progettati in mattoni, e fra l'uno e l'altro ciglio degli archi, nel mezzo de' timpani, campeggiano rosoni in ghisa, unico e semplice ornamento che s'unisce molto bene con la struttura in ghisa del parapetto del ponte.

Gli ingegneri Pecco e Ghiotti, a cui si aggiunse l'ing. Bastogi, li accompagnarono poi al ponte di Vanchiglia.

Questo ponte ha le arcate con strombature per facilitare lo sfogo delle acque, perchè, stando al livello della massima piena conosciuta (quella del 1839), l'acqua distarebbe solo di circa m. 1.20 dalla sommità del vôlto.

Questo ponte offre un po' di novità nell'aspetto, ed è molto grazioso; attraversa il Po su tre grandi arcate ellittiche, di 30 piedi di corda per 5.45 di saetta, e termina sotto le teste con due arcate simmetriche molto minori, che permettono il sotto-passaggio ai veicoli che percorrono le due strade lungo le sponde del Po.

I vôlti saranno costrutti in mattoni, ma con la fronte e strombatura in pietra da taglio. L'ing. Ghiotti, che pare abbia preso molto a cuore specialmente la costruzione di questo ponte, dimostrava come l'essere la struttura dei vôlti di natura diversa (pietra e mattoni) sarà causa, all'atto pratico, di non piccola difficoltà.

Dopo la visita del ponte di Vanchiglia, il prof. Curioni volle ancora condurli a visitare lo stabilimento vicino alla barriera di Casale pei *tramways*. L'ing. Debonis, direttore dei lavori dello stabilimento, permise di esaminare i locali. Si osservarono la costruzione delle tettoie, le disposizioni speciali delle scuderie pei cavalli, il sistema di trasporto dei carrozzoni da linee sussidiarie alla linea di movimento; si ammirarono l'ordine e la pulizia che regnavano nei locali finora occupati, la forma comoda di 40 carrozzoni della Società belga, e le innovazioni introdotte in essi secondo gli ultimi dettami della scienza pratica.

Porto di Genova. — Si assicura, secondo una corrispondenza da Roma alla *Perseveranza*, che, se resta deliberatario definitivo del porto di Genova quel gruppo che oggidì è deliberatario provvisorio, il direttore capo-tecnico e fideiussore di quel lavoro sarà l'ing. Fambri, che ha già quasi condotti a termine i bacini di carenaggio in Venezia.

Ampliamento della città di Genova. — Il progetto di legge per l'ampliamento della città di Genova, già votato dalla Camera dei deputati, venne approvato an-

che dal Senato nella seduta dell'11 corr.; ed allo scrutinio segreto ottenne voti fav. 67, cont. 5.

Lavori edilizii in Roma. — La *Libertà* dice che il Municipio ha stabilito di cominciare ben presto i lavori di prolungamento della via dei Serpenti, per mettere in comunicazione la via Nazionale col Colosseo. Sono di già in suo possesso tutti gli orti e i giardini nelle vicinanze del Colosseo, dalla quale parte si comincieranno i lavori per l'apertura della nostra strada. Non resta ora che terminare le pratiche per l'espropriazione della casa Rolli e di un'altra casa ad essa attigua sulla piazza di Santa Maria dei Monti. Vogliamo sperare che anche queste espropriazioni siano presto condotte a termine.

— Il 7 corr. si è incominciato il lavoro per innalzare la prima grande travata in ferro, che dovrà servire all'allargamento del Ponte Sisto. La travata, posta sopra un grande barcone, è stata trasportata con molta difficoltà vicino al ponte; e dopo essere stata assicurata alle funi, è cominciato il lavoro di sollevamento. A quest'operazione assistevano gl'ingegneri del Municipio e dell'Impresa.

— Il sig. Martinori ha sottoposto all'esame del Collegio degl'ingegneri ed architetti di Roma il suo progetto per la selciatura delle contrade dei nuovi quartieri, ch'egli ha presentato al Municipio di Roma.

Il Collegio ha nominato una Commissione, composta dei signori ingegneri Beneivenga, Ceselli, Pettini e Luchini, perchè esamini e riferisca sul progetto suddetto.

Progetti per l'Ossario di Custoza. — Il numero dei progetti presentati al Comitato per l'Ossario di Custoza in Verona, sommano in tutto a 83, e si può veramente dire che pervennero da tutte le parti d'Italia. Da Milano si sono presentati 5 ingegneri-architetti con 9 progetti. — Il Comitato ha deliberato di fare una esposizione di quei progetti, mediante il pagamento di piccola tassa d'ingresso a vantaggio della patriottica impresa. L'esposizione è aperta in Verona dal 10 corr., nelle sale del palazzo Gran Guardia Vecchia, sino a tutto il 24, anniversario della battaglia.

Concorso. — Gli esami di concorso per quattro posti di allievi-ingegneri nel Corpo del Genio navale, i quali, come da notificazione inserta nella *Gazzetta Ufficiale* del del 23 marzo scorso, erano annunciati per il 1° del p. v. settembre, sono prorogati al 1° dicembre.

Per conseguenza, le relative domande di ammissione, corredate dai necessarii documenti, dovranno pervenire al Ministero non più tardi del 15 novembre.

Le condizioni che si richiedono per essere ammessi a tali esami e le materie sulle quali questi si aggireranno, rilevansi dalla notificazione sopraccitata.

Bilancio definitivo del Ministero dei lavori pubblici pel 1877. — La discussione di questo bilancio, che durò più giorni e diede luogo ad interrogazioni e raccomandazioni diverse al Ministro dei lavori pubblici, specialmente nella parte ferroviaria, si chiuse alla Camera dei deputati nella seduta del 7 corrente.

La somma complessiva della spesa fu ritenuta in lire 177,844,253.77.

Noi ci riserviamo a dare, nei successivi numeri, opportuni e precisi ragguagli sul bilancio stesso e sulla discussione sovraindicata, colla scorta degli atti e documenti ufficiali.

Convenzione pei servizii marittimi. — Il progetto di legge per la Convenzione, che fu discussa ed approvata dalla Camera come annunziammo (e su cui riferiamo più sopra un altro brano del discorso del Ministro dei lavori pubblici), venne discusso ed approvato anche dal Senato nella seduta del 7 corr, dopo breve discussione.

Fu pure approvato il seguente ordine del giorno, proposto da parecchi senatori ed accettato dal suddetto Ministro:

« Il Senato confida che il Governo provvederà sollecitamente alla navigazione periodica fra Brindisi e Catania, sino a che non sia aperta la comunicazione ferroviaria fra Gallipoli, Brindisi e Taranto ».

Allo scrutinio segreto, codesto progetto di legge ottenne voti fav. 65, cont. 8.

— Leggiamo poi nel *Corriere Mercantile* :

Si assicura che, in conformità agl' impegni presi nella discussione delle Convenzioni marittime, il Governo ha avviato trattative con la ditta Florio, perchè questa assuma in pari tempo l'esercizio della linea Ancona-Zara, di un secondo viaggio settimanale fra Palermo, Pantelleria e Tunisi, e della linea di allacciamento Brindisi-Taranto-Gallipoli-Messina-Catania.

Costruzioni navali. — Giovedì scorso furono fatte alla Spezia le prove di velocità del nuovo lancia-torpedini *Staffetta*, costrutto in Sampierdarena sotto il disegno del sig. Pucci, attuale Direttore delle costruzioni al Ministero. I risultati furono soddisfacenti, avendo ottenuto una media di miglia 14 1/2 all'ora. È da notarsi che la macchina non fu messa alla massima pressione per precauzione, trattandosi di prima prova; per cui si ritiene la *Staffetta* farà certamente non meno di 16 miglia.

Servizio postale — La Direzione generale delle poste avverte il pubblico che le lettere inchiuse nelle buste così dette *parlanti* non possono aver corso per la Germania, la Russia, la Spagna e nei dominii austriaci, cosicchè tali lettere saranno trattenute nell'Uffizio di origine e comprese nei rifiuti.

Sono ammesse le lettere chiuse in buste parlanti a destinazione della Francia, della Svizzera, della Serbia, della Romania, dei Paesi Bassi, del Lussemburgo, della Danimarca, della Norvegia, della Svezia, della Gran Bretagna, del Belgio, dell'Egitto, della Turchia, e finalmente degli Stati Uniti dell'America del Nord.

Casse di risparmio postali. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di aprile 1877.

Nel mese di aprile 1877 furono autorizzati 389 Ufficii ad operare come succursali della Cassa centrale, i quali, aggiunti a quelli autorizzati nei mesi precedenti dello stesso anno e durante il 1876, danno una somma di 2662 Ufficii.

Nel mese di aprile 1877, ebbero luogo 18,679 depositi e 4565 rimborsi; e furono emessi 8123 libretti, dei quali, estinti 577, rimasero 7566 in corso.

Nei mesi precedenti dell'anno 1877 i depositi erano stati 56,935, i rimborsi 11,969, i libretti emessi 26,711, i libretti estinti 1791, i libretti rimasti in corso 24,920.

Nel mese di aprile del 1877 furono depositate L. 781,395.50; rimborsate L. 379,662.22; quindi il residuo credito dei depositanti ascese a L. 401,733.28.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, la somma dei depositi era stata di L. 2,110,772.78; la somma dei rimborsi di L. 820,645.18; il residuo credito dei depositanti di lire 1,290,127.60.

Nell'anno 1876, i depositi erano ascesi a L. 3,709,357.04; i rimborsi a L. 1,296,458.59; il residuo credito dei depositanti di L. 2,412,898.45.

Quindi a tutto aprile 1877 si ha un totale di lire 6,601,525.32: un totale di rimborsi di L. 2,496,766.99; e il residuo totale del credito dei depositanti di L. 4,154,759.33.

Ufficii telegrafici — Il 3 corrente in Carovilli (provincia di Campobasso) e in Cortemiglia (provincia di Cuneo), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il 5 è stato aperto, secondo il consueto, al servizio del Governo e dei privati, un Ufficio telegrafico in Oropa (provincia di Novara) per la stagione dei bagni.

Telegrafia internazionale — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che l'Amministrazione ottomana ha annunziato che è anche ammessa la lingua turca in caratteri latini per la corrispondenza internazionale sul territorio dell'Impero, e che inoltre saranno accettati sulle

linea ottomane i telegrammi in cifra od in qualunque linguaggio, se sono idirizzati algi Ambasciatori od ai Ministri plenipotenziarii.

Fa noto inoltre che l'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche, residente a Berna, ha annunziato che le località di Soukhoum-Kalè e d'Otchemtchiri (Russia del Caucaso) essendo state distrutte da un bombardamento, la comunicazione telegrafica cogli Uffici delle località stesse resterà sospesa fino a nuovo avviso.

Canale di Suez. — Il 6 corr. si tenne a Parigi l'assemblea generale ordinaria degli azionisti del Canale di Suez. La relazione letta dal sig. Ferdinando di Lesseps, a nome del Consiglio di amministrazione, constata che i risultati dell'esercizio 1876 presentano una situazione affatto calma, cha si sviluppa in modo regolare.

Malgrado la crisi che pesa sul movimento universale degli scambii, i prodotti del transito aumentarono di circa un milione. Il progresso è, senza dubbio, meno marcato nel 1876 che nel 1875; ma il risultato finale deve nondimeno soddisfare, se si tien conto delle circostanze generali.

Anche il principio dell'esercizio 1877, a dispetto della guerra, attesta un nuovo progresso: i prodotti dei primi 5 mesi di quest'anno superano già del 9.28 p. 0[0 quelli dell'anno scorso.

I lavori di miglioramento, eseguiti nel 1876 lungo il percorso del Canale, importarono una spesa di 643,478 fr., che fu posta a carico del conto di primo impianto. A tenore della Convenzione del 21 febbraio 1876, la Compagnia si è impegnata a continuare ogni anno alcune spese destinate a facilitare ed accelerare la navigazione. Nel numero dei miglioramenti previsti dal bilancio preventivo per l'esercizio attuale, figurano gl'ingrandimenti del bacino d'Ismail a Porto Said e di diversi approdi, l'allargamento di curve e lavori di roccia alle sponde del Canale, la esecuzione dei quali è resa più urgente dallo sviluppo del traffico.

Ad affrettare, per quanto da lei dipende, il compimento del Canale Ismailieh, che deve collegare il Cairo al lago Timsah ed aprire una nuova e grande via di comunicazione interna e d'irrigazione, con molto vantaggio del traffico e del dominio comune, la Compagnia ha fatto all'imprenditore, verso buona garanzia, un'anticipazione di 2,213,000 fr., ch'essa prelevò dalle sue riserve.

Il movimento del transito nel 1876 è rappresentato da 1,457 navigli, della complessiva *portata* di 3,072,107 tonnellate di capacità reale. Il movimento del 1875 non era che di 1,494 navigli e di 2,940,708 tonnellate.

I prodotti del traffico propriamente detto ammontarono nel 1876 a fr. 30,154,773, mentre nel 1875 non furono che di fr. 29,123,778.

La sopratassa di transito, applicata finchè il tonnellaggio rimase inferiore a 2,100,000 tonnellate, è stata diminuita di 50 centesimi dal 15 aprile scorso.

I prodotti accessorii (possessi, servizii d'acque, collocamenti di fondi ecc.) furono nel 1876 di fr. 1,019,921; e quindi il prodotto lordo totale raggiunse la cifra di fr. 31,174,694.

Ma i pesi finanziarii della Compagnia (interessi ed ammortamenti) ascendono ad 11,794,325 fr.; e quindi dal prodotto totale di . . . . fr. 31,174,694
deducendo la spesa totale dell'esercizio 1876 in » 29,066,364

si ha un avanzo di prodotto di . . . . . fr. 2,108,330
e dedotta la riserva statutaria in . . . . » 105,416

rimane il beneficio netto di . . . . . . fr. 2,002,914

A termini degli statuti, il 15 0[0 di questo beneficio appartiene al Governo egiziano; il 10 0[0 ai fondatori; il 2 0[0 agli amministratori ed impiegati; e la quota rappresentata dagli azionisti è del 71 0[0, e quindi ogni Azione riceve, oltre i 25 fr. statutarii, un dividendo complementare di fr. 3.55.

Esposizione di architettura navale a Londra. — Nel mese di luglio prossimo venturo, scrive il *Journal des Débats*, in Fishmonger's Hall a Londra, si aprirà al pubblico una Esposizione di modelli di navi.

I modelli esposti saranno divisi in parecchie categorie, vale a dire: tre per le navi a vapore, e cinque per le navi a vela, battelli da pesca, rimorchiatori e barche di ogni fatta.

La prima categoria comprenderà i grandi *steamers* dell'India e della Cina, ed i grandi piroscafi che fanno la traversata dell'Australia in 42 giorni, senza aver bisogno di riprendere carbone strada facendo; e finalmente i piroscafi transatlantici che si recano in America.

La seconda e la terza categoria comprenderanno i bastimenti che possono prendere un carico di 1500 tonnellate, nonchè i piroscafi che fanno il servizio della Manica.

Per indurre i costruttori e gli armatori navali ad inviare dei modelli e dei piani a questa Esposizione speciale, la Società promotrice distribuirà parecchi premii.

Nuova nave porta-torpedini. — Leggiamo nel *Journal des Débats* del 5 che nelle acque del Tamigi naviga ora una nave porta-torpedini, *The Lightning*, che è attualmente il più rapido bastimento della flotta inglese. In una prima corsa di prova, che ebbe luogo in questi ultimi giorni alla foce del Tamigi, *The Lightning* percorse una distanza di 45 miglia in due ore e 40 minuti, totale equivalente ad una celerità di circa 16 miglia l'ora. La lunghezza del *Lightning* è di 24 metri e 38, e la sua larghezza di 3 metri e 30. Questa nuova nave dev'essere armata di torpedini Whithead. (Vedi più sopra la nostra *Corrispondenza da Londra*).

Le irrigazioni nell'India inglese. — Il Governo inglese ha speso nell'India una somma di 350 milioni di lire pei lavori di irrigazione, e si propone di fare una spesa suppletiva di 65 milioni nei 5 prossimi anni. Secondo lo *Scientific American*, le spese relative ai lavori più importanti sono ripartite come segue:

Canale del Gange	66,000,000
» della Jumna orientale	5,000,000
» » occidentale	8,000,000
Lavori al delta del Godavery	16,000,000
» » di Kistnah	11,000,000
» » di Cauvery	1,000,000
Canali d'inondazione del Sud	15,000,000

Questi lavori hanno prodotto, dice lo *Scientific American* dei risultati importanti e rimuneratori: l'interesse annuo medio si è elevato a 7.70 0[0 del capitale impiegato. Per certe provincie, il reddito è stato nullo; per altre si è verificata una perdita; ma in molte il reddito è stato forte, ed ha raggiunto il massimo di 27 0[0 nella provincia di Madras.

Se si tien conto non soltanto delle spese risultanti pei fatti lavori, ma anche dell'interesse dei capitali prima che i lavori stessi divenissero produttivi, degli interessi e danni pagati ai proprietarii, delle spese per prove mal riuscite, ecc., si trova che il capitale è ancora largamente rimunerato.

Ecco alcune cifre definitive:

	Capitale impiegato	Interesse
Provincie del Nord-Est	89,136,125	5,2
Punjaub	76,355,050	4,8
Madras	47,336,000	22,72
Bombay (compreso il Sind) . . .	55,569,700	11,9
Canale del Gange	72,004,450	4,5
» della Jumna orientale . .	11,749,450	11,2
» » occidentale .	32,659,825	7,6
Lavori al delta del Godavery . .	17,092,625	39,7
» » di Kistnah . .	11,685,675	13,2
» » di Cauvery . . .	7,339,450	36,6
Canali d'inondazione del Sind . .	29,650,000	18,6

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii, benchè non soccorsi da altre notizie di combinazioni e convenzioni, pure non rimasero estranei alle buone influenze nei corsi della passata settimana; e le Azioni della Società delle Meridionali, tenute in principio a 330, ascesero a 336, e in qualche piazza a 339; chiusero poi a 336 con buona tendenza. Sostenute bene anche le Obbligazioni relative, e negoziate a 226.50 e 227.25; i Buoni a 568 — Le Sarde, della serie A, si trattarono a 223.50 e 224; le altre, della serie B, a 226 e 229 — Le Vittorio Emanuele a 238 e 239.

A Parigi, ben sostenute le Lombarde da 155 a 163; le Obbligazioni relative da 225 a 233 — Le Vittorio Emanuele da 213 a 225 per chiudere a 218 — Le Azioni delle Ferrovie Romane s'aggirarono tra il 65 al 70; le Obbligazioni tra il 225 al 227.

ESTRAZIONI

Prestito della Città di Bari delle Puglie. — 3° estrazione eseguita al 1° giugno 1877.

Obbligazioni in carta di L. 500.

Numeri 2326 177 4424 677 4188 4219 1222 701 551 1472.

Obbligazioni in oro di L. 500.

Numeri 4625 4870 8684 6178 4551 8482 4988 5905 4589 4917 7201.

Il pagamento dei cuponi semestrali e dei sopra indicati rimborsi si eseguirà dal 1° luglio 1877 in poi.

La prossima estrazione avrà luogo il 1° dicembre 1877.

CONVOCAZIONI

Banca Siciliana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 24 corrente in Messina (Palazzo municipale), per la nomina di amministratori in surrogazione dei dimissionari.

Banca italiana di costruzione — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 4 luglio p. v. in Genova (via S. Giuseppe, 44), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di consiglieri.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banco Sete Lombardo (*in liquidazione*) — Entro tutto il corrente mese, presso gli Ufficii del Banco in Milano (via Clerici, 12), si pagheranno ai portatori di ricevute d'Azioni L. 3.75, come ultimo e definitivo riparto per ogni Azione.

Cotonificio Cantoni — Dal 1° luglio p. v., presso la Cassa sociale in Milano (via Brera, 12), si pagheranno agli azionisti L. 10 per Azione, cioè L. 7.50 per interessi primo semestre 1877 e L. 2.50 per dividendo 1876.

Lanificio Rossi — Dal 2 luglio p. v. si pagherà agli azionisti il 1° semestre interessi 1877 sulle Azioni sociali in ragione di L. 30 per Azione. I pagamenti si faranno presso la sede sociale in Milano (via Mercato, 9), presso la sede centrale in Schio, presso la filiale in Padova e presso la Banca di Credito Veneto in Venezia.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso la Deputazione provinciale di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione di un edifizio provinciale in Campobasso, per il presunto importo di L. 120,000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Comune di Paternò a Ragalna, primo tronco da Paternò alla contrada Difesa, della lunghezza di m. 5576.15, per la presunta somma di L. 43,085.42. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 in valuta legale o rendita D P.

— Il 21 detto mese, presso il Municipio di Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione di un fabbricato ad uso delle scuole municipali nella regione del Pilonetto presso la barriera di Piacenza, in diminuzione dell'importo di L. 11,863.12, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire al più tardi entro la primavera 1878. Deposito d'asta L. 1500 in denaro o fondi pubblici. Disegni e Capitolati visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Sino alle 2 pom. del 22 detto mese, presso il Municipio medesimo, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore del ventesimo, per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso scuole nella borgata del Lingotto, sul dato di L. 32,620, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni come sopra.

— Il 23 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Verona, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della sistemazione delle opere costituenti la fortezza di Rocca d'Anfo, per l'importo di L. 577,000. Lavori da eseguire entro 730 giorni. Deposito L. 57,700 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione della strada provinciale che da Cancello conduce al confine della provincia verso Benevento, della lunghezza di chil. 7.512, per l'annuo canone di L. 8206. Deposito d'asta L. 820 in biglietti B. N.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Giaveno (provincia di Torino), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in legno sul torrente Sangone, sulla strada comunale tendente a Cumiana, per il presunto importo di lire 26,000. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito d'asta lire 600.

— Il 25 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per la costruzione del tronco della strada provinciale dalla Marina di Belvedere alle Saline di Lungro, compreso fra la detta Marina e la Serra di Massapollo, della lunghezza di m. 17,200.81, per la presunta somma di L. 267,598. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Castel del Monte (provincia di Udine), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria della Valle dell'Indri, che dal Confine di Prepotto mette a Salamant, della lunghezza di m. 8234.70, per il presunto importo di 67,662.59. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito d'asta L. 4000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Marano di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rettifica e sistemazione a basoli della strada Parrocchia nell'interno del Comune, per il presunto importo di L. 42,523.11. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito d'asta L. 2126 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4252 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso delle scuole municipali nella regione di San Vito, per il presunto importo di L. 16,500. Lavori da eseguire entro la primavera 1878 al più tardi. Deposito d'asta L. 1650 in denaro o in fondi pubblici.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di primordiale rialzo e rinforzo dell'argine destro del Mincio dalla strada comunale di Pietole all'incontro dell'arginatura di Po alla Barna, della lunghezza di m. 16,711, per la presunta somma di L. 185,437. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito d'asta L. 8000; cauzione definitiva L. 20,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo San Gervasio verso Spinazzola, compreso fra l'abitato di Banzi e quello di Palazzo San Gervasio, della lunghezza di m. 12,144, per la presunta somma di L. 163,978. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 11,000; cauzione definitiva L. 16,400 in numerario o cartelle D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 23ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 4 *al* 10 *giugno* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3439	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	804,483.15	720,785.55	83,697.60	»
Merci a grande velocità . .	206,884.90	190,798.45	16,086.45	»
Merci a piccola velocità . .	833,448.20	823,967.25	9,480.95	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,844,816.25	1,735,551.25	109,265.00	»
Navigazione sui laghi . . .	17,358.00	15,460.40	1,897.60	»
Totale della settimana. .	1,862,174.25	1,751,011.65	111,162.60	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 10 *giugno* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	15,585,101.15	15,273,169.45	311,931.70	»
Merci a grande velocità . .	4,422,863.55	4,217,996.30	204,867.25	»
Merci a piccola velocità . .	18,632,234.49	17,531,575.50	1,100,658.99	»
Totale dei prodotti ferroviari	38,640,199.19	37,022,741.25	1,617,457.94	»
Navigazione sui laghi . . .	350,759.99	281,238.35	69,521.64	»
Totali	38,990,959.18	37,303,979.60	1,686,979.58	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 23ª settimana . . .	534.88	519.00	+ 15.88	+ 3.06
Prodotti totali . . .	11235.88	11071.39	+ 164.49	+ 1.49

Strade Ferrate Meridionali

20ª Settimana. — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	461,681.70	319.28
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	362,060.82	250.39
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 99,620.88	+ 68.89
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	8,364,072.08	5,784.28
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	7,161,023.22	4,952.30
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,203,048.86	+ 831.98
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,087.—	148,337.23	136.46
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	118,651.41	118.53
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 86.—	+ 29,685.82	+ 17.93
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,077.26	2,647,935.19	2,458.03
Introiti corrisp. nel 1876 .	969.38	2,264,670.20	2,336.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+107 88	+ 383,264.99	+ 121.83

Strade Ferrate Romane

13ª Settimana — *Dal* 26 *marzo al* 1° *aprile* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	515,717.57	16,326.97
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	496,495.73	15,718.46 (a)
Differenza (in più . . .	—	19,221.84	608.51
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 25 marzo 1877 .	1,647	6,380,038.83	15,537.48
Periodo corr. 1876	1,647	6,083,801.81	14,695.14
Aumento	—	296,237.02	842,34
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercìta dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — *Chil.* 32

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,723	10,937.20
Bagagli	216	161.50
Merci a grande velocità	758	689.42
Merci a piccola velocità	823	6,656.40
Introiti diversi	»	684.83
Totale L.	»	19,128.55

ANNUNZI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. **52,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, piastre, chiodi, ecc. . » **4,493,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **1,100,000** »
FERRO in tornitura e limatura e ZINCO vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **19 Giugno** p. v. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 21 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 30 maggio 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D'ASTA

per l'approvvigionamento di alcune specie di tabacco in foglia.

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all' acquisto di alcune specie di tabacco in foglia, col mezzo della concorrenza, in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 30 aprile 1877,

Notifica:

Che il giorno 6 del p. v. mese di luglio alle ore 1 1[2 pomeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, num. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione di ciascuno dei lotti indicati nella sottoposta tabella.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco di ogni specie dovrà essere dell'ultimo raccolto 1876, conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'ufficio di Economato presso l'Amministrazione centrale della Regìa.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verranno deposti sul tavolo della presidenza tanti pieghi suggellati quanti sono i lotti, e ciascuno dei quali conterrà il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere divise per ciascuno dei lotti determinati dalla tabella con indicazione del luogo di consegna.

3° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuna qualità di tabacco a norma dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

4° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della presidenza resteranno depositate le schede dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione per ogni singolo lotto, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la rispettiva fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio d' amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto delle offerte per ciascun lotto che risultino inferiori al prezzo massimo fissato dall'Amministrazione e sieno migliori delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento del relativo lotto, se il prezzo sarà ininferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui per uno dei lotti esistessero

due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell' Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti a quel lotto sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura alcune o tutte le schede dei concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta per la fornitura del rispettivo lotto, ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d' oneri e l'avviso d' asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l' aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno successivo a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro tre giorni.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro dieci giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all' aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Tabella dei lotti.

SPECIE DELLA FOGLIA Quantità in chilogrammi e specificazione per tipo.	MAGAZZINO di consegna	EPOCA DELLA CONSEGNA
Lotto 1° Ohio .... Ch. 300,000 { 150,000 tipo B / 150,000 » C	Sampierdarena	Da novembre 1877 a febbraio 1878.
Lotto 2° Maryland .... » 200,000 { 100,000 » B / 100,000 » C	Idem.	(Da novembre 1877 a febbraio 1878.)
Lotto 3° S. Domingo .... » 60,000 tipo unico	Livorno	Da ottobre a novembre 1877.
Lotto 4° India { Poolak ...... » 400,000 tipo unico / Bispath ...... » 400,000 tipo unico	Sampierdarena	Per metà da settembre ottobre 1877, e per metà da novembre 1877 a gennaio 1878.
Lotto 5° Alsazia .... » 500,000 tipo unico	Idem.	Ottobre e novembre 1877.
Lotto 6° Olanda fascie sigari » 60,000 tipo unico	Livorno	Novembre a dicembre 1877.
Lotto 6° Ungheria .... » 1,000,000 { 100,000 tipo B / 900,000 » C	Venezia	Metà ottobre e metà novembre 1877.

Il tutto nè prima, nè dopo dette epoche.

Roma, 28 maggio 1877.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. BERETTA.

Il Direttore Generale
E. GOUPIL.

ANNO X. Mercoledì 20 Giugno 1877 N.° 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE INTERPELLANZE SULLE FERROVIE
nella discussione del bilancio definitivo
dei lavori pubblici pel 1877

Annunciando, nel precedente nostro numero, il risultato della discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1877 davanti alla Camera dei deputati, abbiamo promesso di dare più ampii ed opportuni ragguagli sulla discussione medesima e sul bilancio di cui si tratta.

Sciogliamo oggi la promessa, togliendo dagli Atti parlamentari quella parte del discorso pronunciato nella seduta del 6 corrente dal ministro Zanardelli, con cui rispose alle varie interpellanze mossegli intorno alle ferrovie, esponendo chiaramente i concetti e gli intendimenti del Governo su questo importante argomento.

TARIFFE FERROVIARIE.

.... Mi resta ora a parlare delle questioni ferroviarie; e qui pure, per cominciare dalle questioni speciali, mi farò a rispondere all'on. Maurogònato ed all'on. Boselli, i quali fecero osservazioni e reclami relativamente alle tariffe. L'on. Maurogònato si duole che non siano state abbassate le tariffe relative al trasporto dei viaggiatori nella Venezia, e l'on. Boselli, alla sua volta, si lagna perchè non siansi abbassate quelle relative ai servizii cumulativi per il Cenisio colla Francia, la Svizzera ed il Baden.

È innegabile quanto disse l'on. Maurogònato, che cioè è un grave inconveniente che vi siano nella Venezia, riguardo ai viaggiatori, tariffe superiori a quelle del resto della rete dell'Alta Italia. È pur vero, come accennò l'on. Maurogònato, che in forza di queste tariffe, pel trasporto dei viaggiatori si percepiscono nel Veneto 700,000 lire all'anno più che non si ricaverebbe se le tariffe venete sui viaggiatori fossero uguali a quelle della Lombardia e del Piemonte.

Ma appunto per ciò, onde uguagliare le tariffe nel Veneto sarebbe necessario, come ammise lo stesso Maurogònato, di dare un compenso alla Società esercente, la quale ha assunto un canone da pagare, e se le si diminuissero le risorse, potrebbe rifiutarsi di pagarlo per intero.

L'on. Maurogònato accennò di avermi di questo argomento privatamente parlato, ed io posso rispondergli che anche per ciò non ho mancato di far pratiche in proposito colla Società. Dietro di esse, che cosa mi aveva proposto la Società? Aveva proposto di aumentare in Lombardia, in Piemonte e nel resto della propria rete, di mezzo centesimo per tonnellata e chilometro le basi di tariffa per le merci a piccola velocità, le quali ora pagano meno di 6 centesimi; più, di estendere il diritto di registrazione di 10 centesimi per le spedizioni dei bagagli e delle merci a grande e piccola velocità, in vigore nel servizio italo-francese, a tutti gli altri servizii interni e cumulativi. Con ciò la Società si sarebbe compensata delle preindicate 700,000 lire.

Ma io credo che, ove si fosse applicata questa disposizione, e che quindi in paesi i quali sono già in possesso di determinate tariffe più vantaggiose, queste si fossero elevate, l'aumento avrebbe sollevati gravissimi lagni e malcontenti; poichè può dirsi riguardo alle tariffe, come riguardo alle imposte, che i nuovi pesi si sentono più assai degli antichi. Era d'uopo quindi tener presente il vecchio adagio giuridico: *Melior est causa ejus qui certat de damno vitando, quam ejus qui certat de lucro captando.*

D'altronde, entrando in questa via della unificazione delle tariffe ferroviarie in Italia, non bisognerebbe limitarsi al Veneto: anche le altre parti d'Italia non hanno unità di tariffa. Infatti, rilevasi dalle statistiche che il prodotto medio di una tonnellata-chilometro in questi ultimi anni risultò: per la rete dell'alta Italia, di 0.067; per la rete delle Romane, di 0.074; e per quella delle Meridionali di 0.055.

Vede adunque l'on. Maurogònato che noi non abbiamo una unificazione di tariffe, e che, se si deve venire ad una riforma, è necessario di farla complessiva e generale per tutta la rete taliana.

Io credo però che colle nuove Convenzioni ferroviarie sarà introdotta una tale unificazione; credo anzi che ciò costituirà uno dei benefizii che le nuove Convenzioni arrecheranno al paese.

Un'analoga risposta io devo dare all'on. Boselli, per ciò che riguarda le tariffe del servizio cumulativo coll'estero, e specialmente colla Svizzera e colla Francia.

È vero che per la modificazione di tali tariffe ebbe luogo

l'accordo, a cui accennò l'on. Boselli, fra la Società dell'Alta Italia, la Società francese da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, e la Società delle Ferrovie Occidentali Svizzere, sulle basi di un servizio cumulativo per il trasporto dei viaggiatori e delle merci fra le Stazioni italiane e quelle di Basilea, Arau e Lucerna per la via di Modane. L'accordo in questione portava per questi trasporti una notevole riduzione delle tariffe, soddisfacendo ai reclami del commercio della Liguria, e riparando agli inconvenienti ai quali accennò l'on. Boselli (*).

Ma, a questo riguardo, io dovrei avere per difensore l'on. Maurogònato, mentre si fu dietro i reclami delle rappresentanze di Venezia, le quali temevano potesse essere grandemente pregiudicato il commercio di quella città, che si dovettero provocare nuove trattative, nuovi accordi, nuove disposizioni.

E invero, quel timore non era infondato; mentre, come ha detto l'on. Boselli, all'accordo sopra menzionato erasi posta la condizione che le stesse tariffe venissero applicate anche al Brennero pei trasporti fra l'Italia, la Svizzera ed il Baden; il che avrebbe per quella via introdotto delle tariffe più elevate in confronto di quelle ora esistenti sulla predetta strada ferrata del Brennero. E tali aumenti di tariffa non sarebbero stati così irrilevanti, come forse l'on. Boselli suppone; imperocchè da e per Venezia, per la percorrenza di 155 chilometri fra quella città ed il confine di Peri, questo aumento avrebbe importato una maggiore spesa, variabile secondo i casi da lire 5 ad 1.50 per tonnellata.

Se dunque, da una parte, i reclami della Camera di commercio di Venezia ci spinsero a far chiedere a tale riguardo altri temperamenti, avemmo inoltre delle trattative con altri Stati, che in tali tariffe credevano di avere un interesse, e che mostraronsi desiderosi di esprimere, a tale riguardo, il proprio voto ed i propri pensieri.

Tali trattative non sono esaurite; e l'on. Boselli comprenderà quindi che si è agito a seconda dei riguardi internazionali, ed a seconda dei riguardi dovuti ad altre provincie, applicando, con piena parità di trattamento, le massime stesse cui accennava testè rispondendo all'on. Maurogònato, circa alle tariffe dei viaggiatori nelle provincie venete.

LINEA EBOLI-POTENZA-TORREMARE.

L'on. Correale mi ha chiesto contezza dello stato e progresso dei lavori sulla linea da Eboli a Torremare per Potenza. Io posso assicurare l'on. Correale, che metto in opera il maggior zelo che per me si possa nell'affrettare tali lavori, tanto più trattandosi di una linea la quale deve abbreviare di 200 chilometri la via dalla Sicilia a Napoli ed a Roma. Io mi sono dovuto, per conseguenza, continuamente occupare di increscevoli questioni cogli appaltatori, questioni le quali furono quelle che maggiormente impedirono il rapido andamento dei lavori.

In forza delle cure impiegate, si ottenne che domenica scorsa avvenisse l'apertura all'esercizio del tronco da Romagnano a Balvano; riguardo alla quale ieri stesso, mentre l'on. Correale parlava, ricevetti da Romagnano il telegramma delle rappresentanze di quei Comuni, le quali mi scrivevano:

« Balvano in festa per l'apertura del tronco di ferrovia Romagnano-Balvano; dimostrazione imponente: popolo entusiasta, grato, riconoscente, invia ossequenti saluti ».

Così, quanto all'altro tronco da Balvano a Baraggiano, io spero che esso potrà fra pochi mesi essere aperto; e del pari, dalla parte opposta di Potenza, confido che nel mese di agosto potrà aprirsi il tronco da Grassano a Calciano.

Relativamente poi ai due tronchi più difficili, i quali sono più presso a Potenza dall'uno e dall'altro lato, io non posso porgere, riguardo al tempo in cui saranno aperti, notizie altrettanto appaganti, poichè l'on. Correale ne conosce certamente gli ostacoli e le difficoltà. Ma lo posso assicurare che questi ostacoli e queste difficoltà, farò ogni sforzo per poterli sollecitamente superare. (*Benissimo!*).

(*) Di tali modificazioni abbiamo già informato i nostri lettori nei N. 12 e 13 del 1876. (LA RED.)

FERROVIA DEL GOTTARDO.

Eccomi ora ad una ben grave questione, alla questione del Gottardo, su cui mi furono rivolte interrogazioni dagli on. deputati Giudici, Podestà, Adamoli e Velini.

In tale argomento io potrei dire che mi è necessario di chiudermi in un grande riserbo, inquantochè, siccome in questo stesso momento è radunata una Conferenza internazionale (la quale, dal telegramma che mi giunge in questo punto, vedo avere oggi stesso tenuto due sedute), così sarebbe sconveniente il pregiudicare quelle risoluzioni che potessero nella medesima essere adottate, con dichiarazioni intempestive. Nondimeno sarà meno circospetto che non mi consigliasse di esserlo l'on. mio amico, il deputato Adamoli. Io, agli on. Giudici, Podestà e Velini non risponderò che non rispondo. Anzi io dirò loro, che nessuna di quelle importanti osservazioni che essi fecero non sarà dimenticata da parte dei rappresentanti italiani nella Conferenza internazionale.

Noi ricorderemo alla Svizzera le disposizioni degli articoli 1 e 11 della Convenzione di Berna: in forza delle quali disposizioni, la Confederazione si era assunta l'obbligazione di procurare l'esatto adempimento di quella Convenzione; in forza delle quali, essa doveva ottenere che gli statuti della Società fossero conformati in modo da raggiungere codesto scopo; in forza delle quali, la Confederazione medesima doveva fare sì che la cauzione da fornirsi dalla Società fosse sufficiente per garantire il perfetto adempimento degli obblighi suoi.

Noi ricorderemo pure alla Svizzera che furono fatte delle spese considerevoli in opere delle linee ticinesi del piano, opere che non erano contemplate dalla Convenzione di Berna (*Voci*: è vero), ed opere di tanto dispendio da susuperare tutte del doppio i preventivi; imperocchè, mentre per la linea da Cadenazzo a Locarno si dovevano spendere due milioni, se ne spesero sei; mentre per la linea la quale va da Lugano a Chiasso, se ne dovevano spendere cinque, si spesero quindici milioni.

Noi quindi non tralascieremo di far esaminare se convenga di mantenere nel Consorzio internazionale queste linee ticinesi del piano, di cui è perdente perfino l'esercizio.

Ma in pari tempo noi non possiamo dimenticare che l'Italia ha già speso 15 milioni in quest'opera, onde nessuno potrà farci censura se noi ci poniamo a discutere sul modo di far sì che questi 15 milioni non siano gettati per le rupi del Gottardo.

L'on. Velini mi domandò: Abbandonate voi la linea del Ceneri? Io posso rispondergli con piena sicurezza: noi non abbandoniamo la linea del Ceneri; ma debbo in pari tempo soggiungere che ciascuno riconoscerà che, quando si è di fronte a un disavanzo di 102 milioni, ridotto poscia a 74 milioni (disavanzo il quale risulta dall'aver fatto prima un preventivo di 187 milioni, che venne fatto salire ad un tratto a 289, e che dopo, con altra perizia, da 289 venne con un terzo computo valutato in 261 milioni), dietro tali mutamenti ed in tale incertezza, noi dovevamo far esaminare questa perizia con tutte le cure, con tutta la diligenza possibile.

L'Italia, del resto, non ha mai, fino da quando venne in discussione la prima volta la Convenzione di Berna, non ha mai tralasciato di dichiarare che nella proposta e adottata rete del Gottardo vi erano opere, le quali non erano certamente essenziali al grande scopo che si voleva raggiungere; ond'è che, sotto questo aspetto, noi saremo certamente coerenti a quello che ha sempre detto l'Italia, se ci rifaremo ad esaminare le questioni, le quali sono state sollevate nelle conferenze che condussero alla Convenzione di Berna.

Nelle trattative internazionali noi avremo fisso in mente che l'Italia per questa grand'opera (se mi è lecito ripetere una frase, di cui mi valsi anche l'anno scorso) ha fatto il possibile e l'impossibile; che l'Italia ha assunto di spendere una somma più che doppia della stessa Svizzera, nel cui territorio l'opera si compie: più che doppia della Germania, tanto più ricca e più potente di noi. Infine non dimenticheremo che vi sono dei Comuni e delle Provincie

che hanno dato cospicui sussidii: Genova, Comuni e Provincia, 6 milioni; Milano, Comuni e Provincia, 2 milioni e mezzo; Como, Provincia e Comuni, quasi un milione. E non dimenticheremo che tali sussidii essendo stati dati da quei Corpi morali, prima di definitive risoluzioni anche la loro voce deve essere conseguentemente ascoltata.

Io spero di avere così risposto il più ed il meglio che per me si potesse alle interrogazioni di coloro, che sulla linea del Gottardo mi mossero convergenti ed insieme divergenti interrogazioni (*).

Ma, a proposito della rete del Gottardo, l'on. deputato Velini mi interrogò pure intorno alle linee d'accesso, che sono a carico nostro e che devono essere costruite sul territorio italiano.

Tale questione fu già avvertito dall'on. Adamoli essere prematura, mentre, finchè non è ben deciso ciò che avvenga riguardo alla rete del Gottardo, sarebbe intempestivo il pronunciarsi sulle linee d'accesso.

Io posso tuttavia assicurare l'on. Velini, il quale mi ricordò soprattutto i progetti più recentemente proposti, che tale questione delle linee d'accesso, appena sia risoluta la questione principale, sarà discussa attentamente e risoluta essa pure.

RETE SICULA.

Dall'Alpi al Lilibeo: dal Gottardo passerò a parlare della congiunzione della rete Sicula, questione suscitata dalla interrogazione dell'on. Indelicato, resa di più grave momento dalla proposta dell'on. Morana.

Intorno questa congiunzione io ebbi occasione di discorrere a lungo l'anno scorso, in due tornate della Camera, nelle quali si erano sollevate interpellanze vivissime su questo stesso argomento.

Tuttavia vedrò ora di riassumere più brevemente e più chiaramente che io possa tale questione, e vedrò di esprimervi la mia impressione, colla massima imparzialità da un lato, e dall'altro col più vivo e sincero amore per l'isola di Sicilia.

Pigliamo dalla sua origine l'annosa questione.

La legge del 25 agosto 1863 sancì, oltre alla concessione di altre linee di cui non è il caso di parlare, anche « la concessione di una linea da Messina a Siracusa per Catania, ed una da Catania a Palermo con una diramazione sopra Girgenti ed una sopra Licata nella Sicilia ».

Si ventilò quale dovesse essere il tracciato di quest'ultima linea; fu sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, con voto del 13 aprile 1873, dichiarò di ritenere che « la linea delle Caldare non rispondesse completamente allo spirito della legge 25 agosto 1863 », di cui ho dato lettura.

Esso ebbe a dire che « dall'esame del testo della legge chiaro apparisce come, secondo la mente del legislatore, si tratta di unire Catania e Palermo per una linea, la quale, mentre sia la più breve possibile, sia anche quella che favorisca il commercio dell'interno dell'isola, e di fronte alla quale le linee dirette a Girgenti ed a Licata non abbiano altro carattere che quello di diramazioni secondarie; e per conseguenza non si potrebbe, altro che nel caso di difficoltà tecniche assolutamente insuperabili o superabili soltanto con mezzi sproporzionati ai beneficii ritraibili, deviarla dalla naturale direzione e rendere più lunghe e costose le comunicazioni delle provincie di Messina, Catania, Siracusa e Caltanissetta verso la provincia di Trapani, e soprattutto verso la provincia e la città di Palermo, che è quella verso cui converge la maggior parte del movimento interno dell'isola ».

Dietro questo parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio dei ministri di quel tempo ordinò l'asta della linea di Montedoro.

Questa linea era stata stimata a circa 8 milioni di lire, ma l'appalto ne portò l'importo ad una somma inferiore a 7 milioni. Se non che, cominciati i lavori, si vide che i preventivi non potevano procedere, che conveniva introdurre delle grandi varianti, mutare quasi radicalmente le opere.

(*) Vedi più innanzi, a tale proposito, le *Nostre informazioni*. (LA RED.)

Perciò i lavori stessi furono fatti sospendere, e si ordinò all'ing. Nicolari d'intraprendere un nuovo studio su quella linea. Questo studio fu accuratamente eseguito, e le varianti introdotte fecero sì che la spesa si valutasse a 16,800,000 lire, somma che il Direttore delle Ferrovie Sicule e poscia con esso il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritennero potesse anzi elevarsi a 18 milioni ed anche più.

Era questa la condizione delle cose, quando l'anno scorso si presentò la controversia innanzi alla Camera. Secondo l'avviso del Consiglio superiore dai lavori pubblici, come accennai, il Ministero aveva ordinato che, ritenendosi non soddisfacesse la linea delle Caldare alla legge del 1873, venisse appaltata quella di Montedoro. Ma le prese decisioni dovevano naturalmente fondarsi pure sui dati che io ho esposto, circa alla spesa da sostenersi comparativamente per l'una e per l'altra linea. Senonchè, alla stregua dei fatti, si verificò che la linea di Montedoro, invece di costare 8 milioni, veniva a costarne nientemeno che diciotto e più che diciotto. Ciò posto, conviene egli, per un abbreviamento di 20 chilometri soltanto, spendere forse 20 milioni di più? Tale circostanza mi diede subito luogo a dubitare se si dovesse mantenere la scelta di questa linea di Montedoro, che, anni or sono, era invocata sì vivamente dalla città di Palermo. Però, nella discussione che ebbe luogo l'anno scorso di questi giorni, io a chi mi voleva spingere ad una soluzione immediata rispondeva che una decisione immediata, allo stato delle cose d'allora, io non poteva prenderla assolutamente.

E invero, io diceva che, essendosi verificato che per la linea di Montedoro, la quale era stata stimata 8 milioni, ne occorrevano invece almeno 18, avrebbe potuto succedere avvenisse lo stesso pel progetto delle Caldare. Non vorrei, io diceva, che i 4 milioni che erano stati calcolati di spesa, i quali sono già diventati 6, venissero ad ascendere definitivamente ad una somma molto maggiore.

Io dissi quindi di non voler prendere alcun impegno, se non avessi fatto eseguire anche per la linea delle Caldare uno studio comparabile con quello di Montedoro, perchè fatto dai medesimi tecnici, colle medesime vedute ed elementi di calcolo.

Ordinai quindi al Direttore dei lavori ferroviarii in Sicilia, che facesse compiere il progetto delle Caldare sopra i medesimi elementi, in base ai quali erasi compiuto quello di Montedoro.

Tale progetto, come ebbi a dire all'on. Di Rudinì, che quest'inverno m'interpellò in argomento, non mi era giunto in quel tempo; e giuntomi più tardi, fu esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, il cui parere io trasmisi alla Commissione generale del bilancio, e fu da essa pubblicato come allegato alla sua Relazione.

Questo nuovo progetto, giusta anche l'approvazione del Consiglio superiore, portò la spesa presunta per la linea delle Caldare ad 8,700,000 lire.

Ciò premesso, se noi avessimo di fronte soltanto queste due linee, io credo che non vi sarebbe possibilità di dubbio sulla preferibilità della linea delle Caldare.

Imperciocchè, se il Consiglio superiore dei lavori pubblici ritenne che non soddisfacesse alla legge (la quale parla di una congiunzione diretta tra Palermo e Catania) la linea delle Caldare, parrebbe potersi dire del pari che non vi soddisfa nemmeno la linea di Montedoro, la quale non è, molto più che non lo sia la prima, una congiunzione diretta.

Trattandosi pertanto, ripeto, di un abbreviamento di una ventina di chilometri, non parmi vi sarebbe ragione sufficiente di spendere 9 o 10 milioni di più, senza raggiungere lo scopo, ed andando in terreni inospiti, inabitati; mentre la linea delle Caldare percorre dei luoghi produttivi di ricche produzioni, ove trovansi importanti miniere di zolfo e di salgemma.

Ma, prima che giungesse il nuovo progetto della linea delle Caldare, venne in campo un altro progetto. Vi era, invero, anche prima un terzo progetto, il progetto delle *Due Imere*. Ma esso portava una spesa valutata in 33 milioni, e questa era tal cifra che tratteneva anche i più arditi dal sostenerlo; ed inoltre quel progetto faceva passare

la strada in terreni non meno spopolati che quelli della linea di Montedoro.

Sorse recentemente, dicevo, un altro progetto, quello che fa correre la linea di congiunzione sicula da Roccapalumba a Vallelunga, e da Vallelunga a Xirbi secondo una variante, ed a Caltanissetta secondo un' altra variante.

Quando mi pervenne questo progetto, accompagnato dai desiderii, dai voti, dalle raccomandazioni fervidissime di Palermo, di Caltanissetta e paesi finitimi, posi subito ogni premura a farlo studiare esso pure. Incaricai quindi il Direttore generale delle opere ferroviarie della Sicilia di eseguire prima uno studio sulle carte, poi di fare un'escursione sui luoghi, onde averne *de visu* nozioni precise. L'ing. Billia, infatti, fece un diligente studio sulle carte, poi si recò sui luoghi, e mi mandò il proprio rapporto. Secondo il rapporto medesimo, risulterebbe che la linea di Vallelunga presenta tecnicamente buone condizioni topiche, e che passa, a differenza di quella di Montedoro, per luoghi dotati di grandissima feracità ; in modo che , ove quella contrada fosse salutata dalla vaporiera, sarebbe resa più produttiva e più florida, e la ferrovia sarebbe alimentata dai trasporti di svariate e ricche produzioni.

Lo stesso Direttore delle Ferrovie sicule valuta la spesa di questa linea, andando da Roccapalumba a Xirbi, a 20 milioni e mezzo, ed andando, invece che a Xirbi, a Caltanissetta, a 23 milioni.

Io chiesi quindi telegraficamente all'ing. Billia, onde avere tutti gli elementi, tutti i dati relativi alla questione (dati fra i quali è essenzialissimo anche quello del tempo), io chiesi all'ing. Billia quanto tempo occorrerebbe a compiere il progetto esecutivo, progetto sul quale si possa appaltare la linea, corrispondente, cioè, al progetto che abbiamo per la linea delle Caldare; e chiesi quanto tempo esigerebbe poscia la costruzione dell'opera. L'on. Direttore di quei lavori mi rispose che, spingendo con alacrità il progetto esecutivo, si potrebbe approntarlo in 6 mesi, e che 3 anni e mezzo occorrerebbero a costruire la linea; mentre per la linea delle Caldare, il progetto esecutivo è compiuto, sì che può aprirsi l'asta quando si creda, ed il compimento dell'opera è valutato a 21 mesi di tempo.

Io sottometto alla Camera tutti gli elementi di un giudizio comparativo con assoluta imparzialità, perchè, come ho già accennato ieri, non desidero di meglio che di udire le opinioni che si manifestassero, con piena cognizione di causa, in questo recinto.

Imperocchè devo notare che è una posizione abbastanza grave quella che è fatta al Ministero in codesta questione.

E invero, per l'art. 14 della Convenzione approvata colla legge 25 agosto 1863 fu concessa la linea da Catania a Palermo senza precisa determinazione, onde tale determinazione fu lasciata in facoltà del Governo. Io credo perciò che non siasi espresso esattamente l'on. Morana, allorchè ieri ebbe a dire che la linea di Montedoro l'ha stabilita la Camera. Nella legge non erasi detto nulla; la Commissione parlamentare, la quale nel giugno 1870 riferì alla Camera intorno a queste ferrovie, raccomandò al Governo la linea delle Caldare; ma nella tornata nella quale si è trattato questo argomento innanzi ai rappresentanti della Nazione, il Ministero si è riserbato assoluta libertà d'azione, onde potere scegliere, sia questa linea delle Caldare, sia una linea diversa che potesse risultargli più conveniente: libertà d'azione della quale appunto valendosi, aveva poi decretata ed appaltata la linea di Montedoro.

Ora che io ho esposto tutti gli elementi di fatto, esprimerò in modo altrettanto netto il mio avviso.

Io dico che, se una linea sola di congiunzione si dovesse fare, non esiterei a scegliere la linea per Vallelunga. E invero, se per avventura si poteva esitare quando trattavasi di mettere a confronto la linea delle Caldare con quella di Montedoro, in forza della quale l'abbreviamento fra Palermo e Catania, fra le due grandi città dell'isola, non era che di 20 chilometri; non si potrebbe invece esitare, a parer mio, trattandosi d'una linea come quella di Vallelunga, che fra Palermo e Catania abbrevia la via in confronto della linea delle Caldare di 60 chilometri.

Ecco, infatti, i dati della relazione Billia, il cui progetto debbo osservare che non è identico a quello ideato dall'ing. Cavallari, avendo introdotto alcune varianti.

Ecco, ripeto, i dati relativi a ciascuna delle varie linee preindicate: linea di *Vallelunga*, lunghezza 60 chilometri; importo della spesa 20,500,000 lire; e 2 milioni e mezzo di più se, invece di andare a Xirbi, si vada a Caltanissetta. Distanza da Palermo a Caltanissetta chilometri 135; da Palermo a Catanie chilometri 244. Linea di *Montedoro*, lunghezza 30 chilometri, 18 milioni di costo. Distanza da Palermo a Caltanissetta chilometri 156; da Palermo a Catania chilometri 284. Linea delle *Caldare*, lunghezza 27 chilometri, prezzo 8,740,000 lire. Distanza da Palermo a Caltanissetta, chilometri 183; da Palermo a Catania, chilometri 304. Perciò, tra la linea delle Caldare e quella di Vallelunga, la differeuza è di 60 chilometri nel tragitto tra Palermo e Catania ; e di 48 chilometri nel tragitto da Palermo a Caltanissetta.

Ciò posto, l'importanza delle due grandi città di Palermo e di Catania è tale che, se noi fra di esse facessimo quella prolungazione viziosa di 60 chilometri, discendendo a mezzodì da Roccapalumba fino alle Caldare, per risalire da Canicattì a Caltanissetta od a Xirbi, ne verrebbero più tardi non solo i disagi e i lamenti di quelle grandi e cospicue città, ma ne verrebbe pure quello che è sempre seguito, quando le maggiori città sono congiunte mediante linee prolungate e viziose: vale a dire, la necessità di congiungerle con un'altra linea più breve e diretta. Così è accaduto per la linea da Milano a Venezia, dove, sebbene per la via di Bergamo non vi fosse che una maggiore lunghezza di 20 chilometri, si è dovuto addivenire alla linea diretta ed abbreviatrice di Treviglio-Rovato; così è accaduto per la linea da Roma a Firenze, dove per evitare un prolungamento di percorso di 56 chilometri, si è dovuto costruire la trasversale Terontola-Chiusi; così accadrà certamente che dovremo compiere la linea diretta Roma-Napoli, perchè, ripeto, queste grandi città non si possono lasciare senza la più breve congiunzione.

E lo stesso, per conseguenza, avverrebbe riguardo a questa importante congiunzione tra Palermo e Catania.

Perciò, se non si dovesse fare che una sola linea, non esiterei a scegliere la linea più breve e diretta fra Palermo e Catania, fra Palermo e Caltanissetta per Vallelunga; non esiterei per le ragioni d'ordine giuridico ed esegetico, che furono riconosciute dal citato voto del Consiglio superiore; non esiterei per le ragioni economiche, civili, sociali cui ho fatto allusione testè.

Ma, d'altra parte, io mi dissi che la linea fra le Caldare e Canicattì è una linea tanto breve, e che passa per località le quali danno sì importanti prodotti, che nell'avvenire questa linea dovrebbe indubbiamente esser fatta essa pure.

Ora, ciò posto, io mi dissi altresì: poichè non si può mancare di costruire più tardi questa linea, tant'è che la facciamo subito, a beneficio non solo delle provincie cui serve direttamente, ma a beneficio di tutta l'isola, a beneficio della stessa Palermo, la quale anticiperà di oltre 2 anni la sua congiunzione con Catania e con tutta la parte orientale dell'isola, dappoichè, come dissi, la linea di Vallelunga non potrebbe essere costruita che nel termine di quattro anni almeno.

Queste sono le mie impressioni, le mie disposizioni d'animo, dietro uno studio accurato della questione. Io credo di poter quindi usare anche pubblicamente la frase che ho adoperato con alcuni amici miei, scrivendo o dicendo loro che in questa occasione mi sarei mostrato più Siciliano dei Siciliani, inquantochè le due linee non mi erano state domandate da alcuno, e tutta la ressa era *hinc inde* diretta ad ottenere una linea, anzichè l'altra. L'unica cosa tuttavia che non posso dissimulare e tacere, quella si è che, quanto ad una linea di congiunzione, il Governo ha facoltà di farla eseguire senza bisogno di legge, in applicazione dell'articolo 14 della citata Convenzione approvata per legge; ma, quanto all'altra, per provvedervi occorrerebbe una seconda legge, dappoichè, una volta decretatane una di queste linee, la concessione autorizzata dal citato articolo 14 è adempita, ed il Governo, avendone usato, non è più investito della facoltà che gli è stata concessa dalla precitata legge.

Io ho espresso molto nettamente il mio modo di vedere, ispirato al grandissimo affetto che nutro per la Sicilia; ma, siccome io sento la grandissima responsabilità che, nelle proposte che in tal senso fossi per fare, nei conformi provvedimenti che avessi ad ordinare, io stesso ed il Governo ci verressimo ad assumere in questo momento, appunto perchè il tracciato della linea di congiunzione non è precisamente stabilito dalla legge, così non desidero di meglio che di essere illuminato da un voto della Camera.

(Prima di passare alle altre questioni ferroviarie, il Ministro domanda di riposare). (*Continua*).

LA CONVENZIONE
pei servizii postali e commerciali marittimi

DINANZI ALLA CAMERA DEI DEPUTATI

(*Fine del discorso del Ministro dei lav. pubbl. — V. N. 24*)

Ministro pei lavori pubblici. Non ho poi, riguardo all'incremento che può dare alla nostra produzione e ai nostri traffici la linea dell'Indo-China, che a riportarmi ai risultati della esperienza che abbiamo avuto nei servizi marittimi dell'India.

Riguardo all'India, il movimento commerciale, che nel 1871 è stato di 14,000 tonnellate, divenne di 15 e mezzo nel 1873, di 19 nel 1874, di 22 nel 1875 e di 27 nel 1876. E l'aumento ebbe luogo non solo nella importazione dall'India, ma altresì nella esportazione dai nostri porti, con grandissimo bonefizio delle industrie nazionali.

Se tali risultati ha dato la navigazione coll'India, non meno è certamente da attendersi dalle comunicazioni coll'Indo-Cina.

E, invero, ognuno sa che più vasto ancora è il campo che alle industrie nostre, ai nostri traffici è aperto nell'Indo-China di quello che nell'India non fosse.

Collo scalo di Singapore, noi ci troviamo nel centro di un mondo immenso, nel centro dell'arcipelago indo-chinese, centro d'onde si stendono i mari per sterminate regioni ed ove di queste regioni convergono i prodotti. Noi ci troviamo alle porte della China, popolosa di 450 milioni, presso a Sumatra, sulla via del Giappone, sulle vie di Borneo, delle Filippine. Di là, la linea che ora vi chiediamo di approvare deve prolungarsi a Batavia, la perla dell'Oriente, a raccogliere i prodotti dell'isola di Giava, che, estesa 5 volte la Sardegna, conta 18 milioni di abitatori; i prodotti dell'isola di Giava, co' suoi raccolti di 100 milioni di chilogrammi di zucchero, a cui mi permetta l'on. Maurogònato di aggiungere il caffè (sebbene egli dica che il caffè dell'isola di Giava a Venezia non piace). *(Si ride). De gustibus non est disputandum.* Sta tuttavia che quest'isola conta 300 milioni di alberi da caffè e che ne esporta in tutti i paesi di Europa Ne trasporta una grandissima quantità in Francia; e in Lombardia, per esempio, noi non dividiamo la ripugnanza dei palati veneziani. *(Ilarità).* Grandissima è l'esportazione in Europa del gambier, di cui si servono utilmente le industrie, grande quella dello stagno, della gomma, del pepe, dell'indaco, del tabacco.

E poi, Singapore, nel concetto nostro, non è che una Stazione di fermata. Questa linea accenna ad un obbiettivo molto più vasto, mira evidentemente alla China ed al Giappone. Singapore, a pochissimi giorni da Hong-Kong, a pochi giorni da Shangai, ove i rapidi flutti dell'Hoangpou puliscono le carene di 3500 navi che ogni anno entrano ed escono da quel porto, Singapore è il punto dal quale la nostra linea, a cagione dello stesso suo periodo trimestrale, potrà tentare più lontani mercati, più lungo cammino.

E Shangai, come l'on. Maldini sa meglio di me, è tal porto, che nel 1875 fece per 600 milioni di commercio coll'estero; è tal porto, da cui uscirono nello stesso anno 74,000 balle di seta, delle quali oltre 3000 balle erano dirette all'Italia, imbarcate sui piroscafi delle Compagnie straniere, per quanto esse non offrano certo facilitazioni al trasporto delle nostre mercanzie, non favoriscano i nostri commerci.

L'apertura del Canale di Suez avvicinò di 10,000 miglia la China all'Italia, e nessuna nave italiana dovrà penetrarvi? È quello che moveva tanto a sdegno Nino Bixio nella sua interpellanza in Senato, allorchè additava i bastimenti che a mille a mille vi convergono dagli Stati Uniti e dall'Inghilterra.

Ed anche per Singapore la statistica del 1873 ci dice entrati in quel porto circa 1604 bastimenti, dei quali ve n'erano due di italiani, uno il *Livorno* che apparteneva al Lloyd ligure, il quale è ormai cessato, e l'altro il *Maddaloni* di Nino Bixio, che in quell'audace tentativo ebbe dietro a sè fervidissimi i voti e le speranze dell'intera Nazione. Imperocchè, dopo tanti e sì pazienti studii e meditazioni, il grande patriota si proponeva appunto di far sì che in quei mari, i quali non sono visitati che da bandiere inglesi, americane, olandesi, russe e francesi, anche la bandiera italiana andasse finalmente a mostrarsi.

L'on. D'Amico, ritenendo scarso il corrispettivo di L. 32 per lega che per tale viaggio si dà al concessionario, riducendosi esso a 22 per la spesa del passaggio del canale di Suez, l'on. D'Amico disse di non sapere come potesse il concessionario accettare siffatte condizioni. Ma forse l'on. D'Amico non sa che il concessionario ha già esperimentato quel viaggio fin dall'anno scorso e ne ha trovato promettenti i risultati, i quali diedero lusinghiere speranze di sbocchi per le nostre produzioni, avendo il Rubattino esportato per l'Indo-China merci che non avevano dato luogo a scambii altrettanto utili con altri paesi.

In ogni modo, mi sembra che, dietro questa iniziativa di un uomo che fu sempre ardito non solo, ma pel suo paese fortunato pioniere nell'aprire queste vie, noi, facendoci forti della sua stessa fede, possiamo tanto più ritenere che sarà fecondo questo esperimento, o, dirò meglio, questo primo passo in sì grandiosa carriera.

Il coronato delle imprese ardimento, che segnò altre volte i passi del Rubattino, può farci ritenere che esso sia abbastanza competente a questo riguardo; e se grave rischio avvi per esso, come è d'avviso l'on. D'Amico, il vedere che egli antepone ai lucri dell'armatore le glorie del navigante, può esser ancor più vivo impulso a secondare il còmpito di chi già diede all'Italia la navigazione delle Indie.

In ogni modo, opere come questa, in cui è leva l'iniziativa privata e ad essa soltanto si associa il concorso dello Stato, opere come questa sono tali da rispondere pienamente all'antico e immutabile nostro programma.

Ma la maggiore opposizione. che si fa a questo viaggio, è la seguente: non è che un viaggio trimestrale, e perciò, come viaggio trimestrale, non potrà presentare quei medesimi frutti che il viaggio mensile dell'India ha fornito.

Ma, a questo riguardo ,è facile rispondere che anche coll'India si cominciò precisamente nel medesimo modo; nel 1870, anche il viaggio dell'India fu trimestrale; lo fece anche allora il Rubattino, e furono 4 i viaggi da lui effettuati in quell'anno. Riusciti fortunatamente, essi poi vennero sussidiati e portati a dodici.

Ma non solo così fece l'Italia, ma fecero lo stesso la Francia e l'Inghilterra, benchè tanto più ricche di noi; poichè nell'Indo-Cina anche l'Inghilterra cominciò con sei viaggi annui; anche la Francia cominciò con tre viaggi all'anno soltanto.

L'on. Maurogònato, per indurmi alle modificazioni da lui richieste nella Convenzione, volle stringermi fra le punte di un dilemma. Egli mi disse: O questo viaggio non riescirà, e quindi sarà meglio abbandonarlo; o riuscirà, ed allora, essendo provato che è per sè stesso rimuneratore, si potrà ugualmente escludere il sussidio.

Se il suo ragionamento valesse, è evidente che varrebbe anche per l'India: noi non dovressimo più sussidiare i viaggi di navigazione per l'India, i quali hanno dato quei profittevoli risultati, che colle cifre alla mano ho esposto testè.

Ma il vero si è che, ove anche questi viaggi diano dei buoni risultati, come ne danno dei buonissimi per le *Messaggerie* francesi, la periodicità dei viaggi medesimi e tutti gli obblighi che sono inerenti ad una linea di navigazione sussidiata, richiedono che il sussidio continui, poichè non è un sussidio propriamente detto, ma è un compenso per tutti questi oneri, che alle Compagnie stesse di navigazione vengono imposti.

L'on. Maurogònato mi chiese se io avrei accettato le proposte modificazioni nella Convenzione, la eventuale inversione della linea di Singapore.

Io gli rispondo in modo molto preciso e molto reciso, e gli rispondo che, a parte anche tutte le predette considerazioni le quali escluderebbero tale mia adesione, giuridicamente non si possono modificare delle Convenzioni senza l'assenso dei due contraenti.

Rispondo di più, che è veramente nuovo che si venga innanzi al Parlamento a chiedere modificazioni di determinate Convenzioni.

L'on. Maurogònato ebbe a rimproverare l'on. Sanguinetti, perchè egli fece delle proposte di modificazioni di corrispettivi, osservando che alle Commissioni parlamentari forse qualche tentativo di simile genere è lecito il farlo, ma nella discussione alla Camera è affatto inane il credere di poter venire ad introdurre nelle Convenzioni delle unilaterali modificazioni.

Ora io dico all'on. Maurogònato: come mai, dal momento che ammette non potersi le Convenzioni modificare per una lira di più o di meno nei corrispettivi, possa egli supporre potersi modificare poi nella parte fra tutte più essenziale, che è quella della determinazione delle linee, la quale inchiude l'intero programma che ha guidato il concetto delle presenti Convenzioni marittime.

Le condizioni dunque si giudichino nel loro complesso, si accettino o si respingano, ma non vengasi a pretendere di poterle modificare.

L'on. Maurogònato ebbe a meravigliarsi perchè le varie linee di navigazione siano state comprese in una Convenzione unica, in un solo progetto di legge.

Ebbene, io, a mostrare che non ha ragione d'essere la meraviglia dell'on. Maurogònato, potrei limitarmi ad invocare gli esempi delle Convenzioni precedenti.

Nel 1872, furono stipulate 5 Convenzioni relative a materie molto meno connesse che non sieno le attuali, poichè, ad esempio, tra la linea di Singapore e quella delle Indie vi è una colleganza strettissima. Ora, quelle 5 Convenzioni furono allora tutte riunite in un solo disegno di legge. Fu fatto anche allora, nella relativa discussione, accusa al Ministero per questo *omnibus*, che si era formato delle 5 Convenzioni, ma il Ministro rispose che ciò era nella natura delle cose. E l'on. Maurogònato lo ammise pure senza obbiezione; tanto lo ammise, che era presidente della Commissione, la quale di quell'*omnibus* rimproverato al Ministero propose l'approvazione alla Camera. Parmi adunque che, prima di aggredire, converrebbe pensare ai precedenti. Ma aggiungasi che nel nostro caso poi era non solo conveniente, ma necessario il fare una unica Convenzione, poichè si stabilivano servizii cumulativi, Agenzie comuni ed altre disposizioni tutte a favore del commercio e del pubblico.

Quel che abbiamo fatto poi è tanto nella natura delle cose, che io sfido chiunque a provare che presso altre Nazioni non siasi, a questo riguardo, proceduto nel medesimo modo.

I contratti delle *Messaggerie* francesi comprendono moltissime linee: la linea dell'Egitto, del Levante, dell'Anatolia, della Siria, della Tessaglia, dell'Italia, del Danubio, del mar Nero; e mai a questi contratti si mossero i rimproveri che oggi si muovono alla nostra Convenzione, che per le addotte ragioni più d'ogni altra richiedeva l'effettuata riunione.

L'on. Maurogònato ha opposto un'altra obbiezione. Egli disse: Iniziate pure la linea Singapore, ma spendete meno col non farla indipendente, ma col farla partire da Aden o da Bombay, proseguendo il viaggio da uno di questi punti per Singapore.

Maurogònato. Da Aden.

Ministro pei lavori pubblici. Da Aden: bene. In questo caso, l'on. Maurogònato vuole che sia il medesimo battello che parte dal porto di Genova, o che.....

Poichè l'on. Maurogònato fa segni negativi, lascio la prima ipotesi, dal momento che qui dentro non ha sostenitori. Pertanto, secondo l'on. Maurogònato, converrebbe che si trovasse un battello nel porto di Aden per fare i trasbordi e andare e venire da questo porto.

Ora io non ripeterò tutti gli argomenti che furono addotti ieri l'altro dall'on. Boselli contro questi trasbordi. Aggiungerò tuttavia che mi risulta da un rapporto recentissimo del nostro console a Shanghai che gli Inglesi stessi, i quali pure sono tanto esclusivi, preferiscono di partire da quel grandissimo porto della Cina colle *Messaggerie* francesi, anzichè colla *Peninsulare*, per non sottoporsi all'incomodo dei trasbordi. Ora ciò che si dice per i viaggiatori, si deve ripetere tanto più per le merci, e principalmente per le semenze oleose, che vengono in grandissima copia trasportate in Italia, e che soffrono sì grandemente in conseguenza dei trasbordi. Aggiungerò ancora che le domande accompagnate dalla Camera di commercio di Milano si lagnano perchè dal Rubattino non venga periodicamente attivata la partenza da Genova a Calcutta, appunto perchè, facendo l'invio delle merci con la *Peninsulare*, esse devono subire i trasbordi.

Ma dirò assai più. L'on. Maurogònato e l'on. Maldini hanno parlato tanto in nome di Venezia. Ebbene, io vedo che il Municipio di Venezia si irrita al solo pensare al trasbordo, che si dovesse subire da Venezia nel viaggio per Costantinopoli.

Leggerò testualmente ciò che dice la Giunta municipale di Venezia nella sua petizione al Parlamento. Essa così si esprime:

« Per conseguenza, *Venezia domanda sia bene chiarito* che il piroscafo della linea di Levante, che parte da Venezia, sia quello che toccherà Brindisi e Sira, in modo che le merci caricate a Venezia per Costantinopoli e viceversa *non abbiano mai ad essere trasbordate* ».

Ora, se tanta importanza giustamente si annette ad evitare questi trasbordi, quando si tratta di un viaggio relativamente breve, domando io quanto maggiormente non debbasi cercare di evitarli in viaggi di così lunga navigazione.

Manteniamo dunque inalterato, indipendente, il servizio dell'Indo-Cina. Io ho piena fidanza che esso debba riuscire non meno fruttuoso di quello che sia riuscito il servizio delle Indie.

In Francia, gli uomini più competenti vanno ripetendo, nelle pubblicazioni che si riferiscono a questa materia, che i sussidi che la Francia dà alle *Messaggerie* per il Mediterraneo hanno fatto il loro tempo, e chiedono che le relative somme siano trasportate sui viaggi al di là del Canale di Suez. E sì che la Francia già spende otto milioni e mezzo per le linee di navigazione dell'Indo-Cina.

Ebbene, seguiamo anche noi questo esempio, dettato dall'esperienza ad altre Nazioni.

Per l'Italia il non avviarsi ai traffici dell'Indo-Cina, in occasione che si dà diuturno ordinamento alla nostra navigazione, sarebbe una vera abdicazione.

Abbiamo destinato somme ben più cospicue ad avvicinarci colle ferrovie il centro dell'Europa centrale, e dobbiamo quindi proseguire quelle vie per condurci ai vasti mercati delle merci dell'Europa centrale, delle derrate che con essa vengono permutate.

E se ciò favorisce il transito, il commercio internazionale, non meno importante è il dare per queste vie il vero sviluppo di cui è suscettibile all'industria nazionale. Dal punto di vista dell'industria, le vie dell'Indo-Cina sono le più importanti di tutte, perchè ivi più numerose le famiglie di popoli che non producono ciò che noi possiamo produrre, che producono invece le materie prime di cui la nostra industria abbisogna. Egli è perciò che non solo a Genova e Venezia, ma in tutti i grandi ed operosi alveari delle nostre manifatture, Torino, Milano, Como, Schio, Biella, Nola ed Arpino, in tutti i paesi in cui ferve un'industria, ovunque gira un fuso, ovunque batte un telaio, ivi si applaudirà vivamente ad un voto che apra l'Asia al lavoro italiano. *(Bene! Bravo!)*.

Nostre Corrispondenze

Roma, 19 giugno.

Non vi parlo stavolta della grossa questione del Gottardo, poichè credo voi sarete in grado di attingere precise informazioni in proposito, sapendo che gli on. Valsecchi e Massa, reduci dalla Conferenza internazionale di Lucerna, si trattennero costì alcuni giorni per preparare la relazione da presentare al Governo. I medesimi sono attesi a Roma da oggi a domani, insieme con l'altro delegato comm. Boccardo. (Vedi le *Nostre Informazioni*). —

L'ispettore del Genio civile cav. Imperatori e il Commissario alle Ferrovie cav. Passerini ritornarono da alcuni giorni in Roma, dopo avere compiuti i loro studii sul terreno relativamente ai progetti per una linea lungo il mare o interna tra Eboli e Reggio, e stanno ora coordinando i raccolti elementi di giudizio per rassegnarne rapporto all'on. Ministro. Intanto gl'ingegneri deputato Giordano e Gargiullo, autori dei progetti dianzi citati, attendono entrambi ad introdurre parecchie modificazioni, della cui opportunità si persuasero, in conseguenza appunto della perlustrazione della Commissione governativa sovraccennata.—

L'antico litigio siciliano per la preferenza da darsi al tracciato delle Caldare o di Montedoro lungo la linea Palermo-Catania venne alla fine risolto, come annunziò testè alla Camera l'on. Zanardelli (*V. più sopra il discorso del Ministro*); e venne risolto, io non esito ad aggiungere, nel modo più equo e razionale, contrariamente alle critiche, od erronee o partigiane, piovute di questi giorni in alcune corrispondenze dalla Capitale dell'isola. Quando parlo di lavori pubblici, io non intendo mai fare della politica, e chiamo buono quello che mi sembra tale, sia desso compiuto dall'on. Spaventa o dall'on. Zanardelli.

La linea di Montedoro, della lunghezza di 30 chilom., avrebbe costato forse più di 20 milioni di fronte a quella delle Caldare, della lunghezza di 27 chilom. e del presunto importo di L. 8,740,000, non abbreviando la percorrenza tra Palermo e Catania che di 20 chilom. Con questa differenza ancora, che la linea delle Caldare percorrerà località produttive, ricche d'importanti miniere di zolfo e di salgemma, laddove quella di Montedoro non attraverserebbe che terre disabitate e sterili.

Doveva ancora esitare l'attuale Ministro dei lavori pubblici, come esitarono, pur troppo, i suoi predecessori, nell'appigliarsi definitivamente alla costruzione delle Caldare? Una minore distanza di soli 20 chilom. tra Palermo e Catania, e alla certezza di un minore provento nell'esercizio, valeva la spesa di una dozzina di milioni di più? Ma è sorto un terzo progetto, il quale fa correre la linea di congiunzione sicula da Rocca Palumba a Vallelunga, e da Vallelunga a Xirbi secondo una variante, a Caltanissetta secondo un'altra, avvicinando Palermo a Catania di 60 chilom. in confronto della linea delle Caldare.

A parità di circostanze legislative, economiche e di tempo, non avrebbe potuto essere dubbia la scelta; ma essendo queste interamente diverse, perchè la linea di Vallelunga non potrebbe essere costruita prima di 4 anni almeno, e richiederebbe fondi e leggi speciali, mentre quella delle Caldare il Governo è in facoltà e possibilità di costruirla immediatamente, così fu ordinata l'immediata esecuzione di quest'ultima, promettendo la prossima esecuzione dell'altra. E l'ing. Billia, autore già degli studii di massima, venne testè incaricato dal Ministero dei lavori pubblici di compiere gli studii definitivi. —

Le promesse fatte pure dall'on. Zanardelli nell'ultima discussione del suo bilancio, rispetto alla linea Parma-Spezia, hanno rinverdite le speranze e ravvivati gli spiriti del Consorzio, il quale si riunirà il 22 corr. a Parma, dietro convocazione indetta dall'on. presidente marchese Doria. Il Consorzio dovrà definire quale attitudine meglio gli convenga assumere in attesa degli avvenimenti, e quale debba essere il concorso degli interessati; dovrà inoltre eleggere un membro del Comitato in sostituzione dell'on. comm. Piroli dimissionario. —

Contro l'aspettativa ed il desiderio di competentissimi giudici, i quali reputano che il Capitolato d'appalto pel porto di Genova non comporti assolutamente un notevole ribasso sui prezzi stabiliti per i lavori progettati, vennero già (se non sono male informato) presentate proposte al Ministero per l'aumento del ventesimo sulla riduzione del 4.44 0[0 della prim'asta.

Credo anzi che la Commissione incaricata dello esame dei documenti d'idoneità per l'ammissione all'asta medesima, tenga nuove sedute, e di certo è stato richiamato da Genova l'ingegnere-capo di quell'Ufficio dei porti, signor cav. Giaccone. —

La Commissione pei provvedimenti legislativi intorno alla costruzione e manutenzione dei porti di 4ª classe terminò i suoi lavori, incaricando il proprio presidente, on. senatore Martinelli, di redigerne e presentarne la relazione al Ministero. —

I due Congressi dei Comitati internazionali di meteorologia e di statistica, che dovevano aver luogo nel prossimo settembre in Roma, vennero rinviati all'anno prossimo, per causa delle attuali condizioni politiche dell'Europa.

Si crede che succederà probabilmente il medesimo del Congresso plenario della Commissione internazionale per la misura del grado, il quale dovrebbe tenersi presso a poco nell'epoca anzidetta a Stuttgarda. —

Il ministro della marina designò gl' Istituti nautici di Genova, Venezia, Livorno, Napoli e Palermo a sedi di esame di licenza per coloro che intendono conseguire il diploma di costruttori navali e di macchinisti. —

Dei 24 allievi-ingegneri chiamati al concorso per gli esami di promozione ad ingegneri di 3ª classe, si presentarono soli 21, dei quali 20 furono dichiarati idonei; e di 3 aiutanti che parteciparono al concorso, uno solo, munito già di diploma d'ingegnere, ottenne buon successo nella prova. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale pel Gottardo.

Alle prime notizie sui risultati della Conferenza internazionale di Lucerna, comunicateci da un nostro corrispondente da quella città prima ancora che la Conferenza si chiudesse, e che furono da noi pubblicate in forma dubitativa nel precedente numero, siamo oggi in grado di dare i seguenti più precisi ragguagli, dei quali possiamo garantire l'esattezza:

1.° Le linee secondarie del versante nord da Arth a Zug e da Immensee a Lucerna, e quella del ver-

sante sud tra Bellinzona e Lugano non sono abbandonate, ma semplicemente aggiornate sino all' apertura della linea principale tra Pino e Immensee, non volendo gli Stati sovventori che le risorse disponibili vengano distratte, ma servano anzitutto a raggiungere lo scopo di una comunicazione diretta e continua tra le ferrovie italiane, svizzere e germaniche.

2.° Sulla preferenza invocata dai delegati italiani per la costruzione della linea da Lugano a Bellinzona in confronto di quelle secondarie del versante nord, tostochè le condizioni della Società concessionaria lo consentano, la Conferenza decise di lasciare alla Confederazione svizzera di determinare l'ordine in cui sarebbero da eseguire le linee per ora aggiornate; e ciò per non mettere in imbarazzi il Governo federale rispetto ai Cantoni che hanno diretto interesse ed hanno votato sussidii per la costruzione delle linee Arth-Zug ed Immensee-Lucerna.

3.° Sulla richiesta dei delegati italiani, fu lasciata facoltà al Governo italiano di adottare, per la congiunzione delle ferrovie svizzere a Pino con la rete delle ferrovie italiane, quel tracciato ch'esso stimerà più conveniente per soddisfare principalmente gl'interessi commerciali del Porto di Genova, nonchè quelli della Città e Provincia di Milano.

4.° La deficienza dei mezzi per il compimento della linea principale, deficienza che la delegazione Svizzera valutava in . . . . L. 49,200,000
la Germanica in . . . . » 45,000,000
e l'Italiana in . . . . » 37,200,000
venne definitivamente fissata in 40 milioni di franchi.

5.° Sulla quota di contributo supplementare degli Stati, che la Germania e la Svizzera proposero nella complessiva cifra di 28 milioni, ripartiti in 10 per la Germania, 10 per l' Italia ed 8 per la Svizzera, la delegazione italiana ha riservato ogni decisione al proprio Governo.

Devesi però notare che il riparto del detto sussidio fra i tre Stati fu in massima adottato per *terze parti uguali*, anzichè in proporzione del contributo fissato col trattato del 15 ottobre 1869, ch' era di 45|85 per l'Italia, di 20|85 per la Germania, e di 20|85 per la Svizzera. La quota di sussidio assegnata alla Svizzera venne poi ridotta a soli 8 milioni, proponendosi essa di conseguire 2 milioni di economie sul preventivo della deficienza, stabilito, come si è detto, in 40 milioni.

Per gli altri 12 (e non 18 milioni, com' era stato annunciato) che mancano a colmare, insieme coi suddetti 28, la deficienza dei 40, si provvederà da parte della Società nel modo ch'essa giudicherà opportuno.

6.° Dalla parte nord del Gottardo, e stante l'aggiornamento delle linee Arth-Zug ed Immensee-Lucerna, la Svizzera, sulla richiesta della delegazione italiana, ha preso l'impegno di sollecitare la costruzione del tratto di ferrovia tra Immensee e Rothkreuz, per darlo compiuto contemporaneamente all'apertura della linea da Pino ad Immensee. Con ciò sarà pressochè pienamente raggiunto lo scopo del trattato del 15 ottobre 1869 per le comunicazioni internazionali dell'Italia con Basilea, attraverso la Svizzera, e col lago di Costanza per Zurigo.

7.° Pei lavori e per le spese che restano da fare, il Governo federale assumerà un'ingerenza più diretta ed efficace verso la Società, la quale sarebbe obbligata a sottoporre all'approvazione di quel Governo tutti i preventivi, e presentare, per lo meno ad ogni trimestre, il conto consuntivo delle spese confrontato coi preventivi approvati.

8.° La cauzione data dalla Società in 10 milioni di lire verrà aumentata, sulla proposta della delegazione italiana, portandola a 14 milioni.

9.° Il pagamento del suddetto contributo supplementare dei tre Stati verrà fatto, non già per quote fisse annuali, ma, secondo la proposta della delegazione italiana, in proporzione dell'avanzamento annuale dei lavori nelle strade d'accesso; sicchè la miglior garanzia pel nuovo sussidio si avrà nel fatto materiale dell'eseguito lavoro.

Siamo poi informati che, per deliberazione della suddetta Conferenza, i Governi interessati dovranno far conoscere le loro decisioni entro il 31 luglio p. v.: e ciò allo scopo di togliere ogni ulteriore incertezza sulle condizioni della grande impresa del Gottardo.

Se le nostre informazioni sono esatte, come crediamo, possiamo aggiungere che i delegati italiani, reduci da Lucerna, saranno in grado di presentare al Governo il loro rapporto, insieme coi verbali della Conferenza, entro la corrente settimana. A tal uopo il comm. Valsecchi si trattenne qualche giorno a Torino, abboccandosi col comm. Massa: poscia ambidue raggiunsero il senatore comm. Boccardo a Genova, donde oggi stesso si avvieranno direttamente alla Capitale.

Mercoledì della settimana scorsa si è tenuta in Genova, nei locali della Camera di commercio, una riunione dei delegati della Camera stessa, del Municipio, del Genio marittimo, della Capitaneria di porto e della Dogana, nonchè dei rappresentanti della Società dell'Alta Italia, allo scopo di discutere le norme e condizioni per l'esercizio dei binarii dei Magazzini generali, raccordantisi a quelli di S. Benigno mediante i nuovi che si stanno collocando, come fu già annunciato.

La discussione dei varii argomenti ebbe per risultato di stabilire in massima un accordo sulle principali quistioni, demandando poi ad una Commissione, composta di un rappresentante della Camera di commercio, del Municipio e della Società dell'Alta Italia, il concretare le proposte atte a risolvere alcune quistioni, sulle quali la riunione non si era interamente accordata.

I lavori sul tronco ferroviario da Treviglio a Rovato procedono colla massima alacrità. Tutto lascia sperare che nel prossimo novembre sarà ultimato il ponte sull'Oglio, ch'è l'opera principale di questa linea, nonchè l'armamento della intera strada, la quale potrà così, se nulle sorge in contrario, venire aperta all'esercizio verso la fine dell'anno.

Anche la costruzione della linea Dossobuono-Legnago volge ormai al suo termine, ritardata soltanto dalle difficoltà dell'inghiaiamento. Però si ha la certezza che l'apertura della medesima avrà luogo nei primi giorni del prossimo agosto.

Col 1.° luglio p. v. verrà attivato alla Stazione centrale di Porta Nuova in Torino un servizio speciale

di vetture cittadine pel trasporto dei passeggieri dalla Stazione medesima nell'interno della città.

Questo particolare servizio viene assunto dai signori fratelli Tavella, proprietarii dello Stabilimento da vetture in via Cavour N. 9: e la relativa Convenzione, passata tra la detta Impresa ed il Capo Servizio del Traffico, comm. Bachelet, approvata dal Comitato di liquidazione della Società dell'Alta Italia, ottenne in questi giorni anche la sanzione governativa.

Con tale Convenzione la Ditta fratelli Tavella si assume l'obbligo di assicurare un regolare servizio di vetture cittadine pei passeggieri in arrivo coi singoli treni, sia di giorno che di notte, con un numero di veicoli corrispondente alle esigenze del servizio, ed in ogni caso non minore di *sedici*.

I cocchieri delle dette vetture indosseranno una decente divisa; e le vetture stesse saranno pulite, mantenute sempre in perfetto stato, e porteranno all'esterno degli sportelli un cartellino colla leggenda: *Strada Ferrata.*

La tariffa per le vetture medesime sarà pienamente conforme alle ordinanze municipali; ed un regolamento speciale, concordato tra l'Amministrazione ferroviaria, il Commissariato governativo per le ferrovie, il Municipio e la R. Questura, fisserà tutte le norme relative a tale servizio.

La Convenzione è duratura per anni 6, cioè dal 1° luglio 1877 al 30 giugno 1883, ma potrà essere continuativa d'anno in anno; ed a garanzia degli obblighi assunti, la Ditta Tavella ha depositato nella Cassa centrale della Società dell'Alta Italia lire 50 di rendita italiana.

In correspettivo, l'Amministrazione ferroviaria si è obbligata a nen permettere lo stanziamento nei recinti della Stazione a qualsiasi altro imprenditore di vetture pubbliche, fatta eccezione pegli Omnibus degli alberghi, per le vetture particolari, o per quelle altre che fossero comandate da privati; e ad impedire qualsiasi molestia al detto servizio, d'accordo colle Autorità municipale e di pubblica sicurezza.

Un apposito incaricato dell'Impresa avrà sede stabile presso la Stazione, e dovrà curare l'esatto adempimento delle suddette prescrizioni, sotto la dipendenza diretta del Capo-Stazione o di chi per esso.

Qualunque infrazione al Regolamento ed agli ordini ricevuti sarà punita con multe da L. 50 a L. 200 a carico dell'Impresa o dei suoi agenti.

Siamo in debito di annunciare, e lo facciamo di buon grado, una importante pubblicazione, fatta non ha guari in Milano (Stabilimento Civelli) dagli egregi signori P. Vismara e O. Mayr. È dessa una *Carta speciale delle Ferrovie d'Italia*, divisa in 12 grandi tavole litografiche su ampia scala, e corredata dei profili longitudinali di tutte le linee in esercizio, in costruzione o in progetto, e degli schizzi planimetrici di tutte le Stazioni di biforcazione dalle Alpi Carniche all'estrema Sicilia.

Le tavole sono compilate ed autografate dai suddetti signori colla massima cura e diligenza, e costituiscono un completo Atlante ferroviario, che noi non possiamo non raccomandare vivamente a quanti si occupano di proposito delle nostre strade ferrate.

Il modico prezzo di quest'opera (L. 10 in nero, L. 15 a colore) è un titolo di più per essere raccomandata; e ne tributiamo sinceri elogi agli egregi autori.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Meridionali. — Il 14 corr. ebbe luogo in Firenze l'assemblea generale ordinaria della Società italiana per le strade ferrate Meridionali, già annunciata.

Erano presenti 98 azionisti, rappresentanti più di 60,000 Azioni con oltre 900 voti.

Data lettura della Relazione del Consiglio di amministrazione, che pubblicheremo testualmente in un prossimo numero, furono approvati il bilancio consuntivo del 1876 e il preventivo del 1877.

Il cav. avv. Giarrè domandò se il Consiglio avesse fatto pratiche perchè cessasse questo stato così incerto nelle condizioni della Società, creato dalla Convenzione del 15 febbraio 1876, che non aveva ancora avuto nessuna risoluzione.

Il Presidente rispose che il Consiglio non aveva mancato all'obbligo suo; che il Governo pensava a riordinare razionalmente le ferrovie, problema arduo e che domanda tempo; che il carattere integro del ministro Zanardelli e la schiettezza dell'on. Depretis, presidente del Consiglio, affidavano che si venisse presto ad una equa risoluzione conforme alle dichiarazioni del Ministro dei lavori pubblici, ripetute anche ultimamente alla Camera: secondo la quale risoluzione, o si verrebbe al riscatto, o si prenderebbero tali temperamenti che facessero convergere a beneficio del pubblico l'interesse dello Stato e quello della Società.

Proceduto si poi al rinnovamento del Consiglio di amministrazione, furono confermati i consiglieri che uscivano di carica e i revisori del bilancio, e nominato consigliere di amministrazione il cav. avv. Massimiliano Giarrè.

Ferrovie Torino-Giaveno-Carignano-Vigone. — La Giunta municipale di Torino, nell'adunanza del 13 corr., discutendo la nuova domanda dell'ing. Mondino per un concorso del Municipio nella costruzione delle ferrovie economiche a vapore Torino-Giaveno, Mirafiori-Carignano e Vinovo-Vigone, aderì a proporre al Consiglio comunale la concessione di un sussidio di L. 6000 per chilometro, con obbligo e diritto di comunione delle Stazioni colle altre linee che tocassero i medesimi punti.

Tale proposta verrà presentata al Consiglio nella sessione straordinaria che si apre questa sera (20).

Ferrovia Settimo-Rivarolo. — Il suddetto Consiglio comunale è pure invitato a deliberare sulla chiesta concessione di un sussidio per il prolungamento della ferrovia in costruzione Settimo-Rivarolo a Castellamonte.

Ferrovia Torino-Bra. — Il Consiglio medesimo dovrà deliberare altresì sulla proroga del termine fissato per la costituzione della Società per questa ferrovia.

Tramways in Torino. — Il medesimo Consiglio dovrà finalmente deliberare sulla concessione alla Società Belga dei *Tramways* di una nuova linea in via Doragrossa.

Ippoferrovia Milano-Saronno — Fu rimossa anche l'ultima causa che ritardava l'apertura dell'esercizio della ferrovia a cavalli Milano Saronno, e fra pochi giorni potrà definitivamente funzionare. L'ostacolo consisteva nel passo della frazione della Cagnola; Municipio e Deputazione provinciale sono ora pienamente d'accordo, ed entrambi pure concorrono all'allargamento della strada, sovvenendo sussidii alla Fabbriceria di quella chiesa, perchè abbiasi a demolire la parte posteriore di essa che rende angusto il passaggio.

Ferrovie Venete. — Leggesi nella *Prov. di Belluno*:

Siamo assicurati che la squadra d'ingegneri, incaricata degli studii per il progetto di costruzione di una ferrovia da Vittorio a Belluno, al presente è arrivata a Capodiponte, dove ha fatto il piano per una Stazione vicino al crocicchio della strada, che, partendo da Belluno presso Polpet, si biforca per Longarone e Capodiponte. Sappiamo ancora che la detta squadra d'ingegneri fra pochi giorni continuerà i suoi studii da Capodiponte a Belluno.

Ippoferrovie a Roma — Il 12 corrente, fra il Sindaco Venturi ed un rappresentante della Società per la costruzione dei *Tramways* di Milano e di Roma, venne firmato il contratto per la costruzione di una nuova ferrovia a cavalli da Porta del Popolo al Ponte Molle.

I lavori comincieranno subito, essendo già pronto tutto il materiale necessario.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'assemblea generale ordinaria degli azionisti, già preannunciata nel nostro numero del 30 maggio p. p., avrà luogo il 29 corr. a Lucerna (Palazzo municipale) per trattare degli oggetti ivi indicati.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, nella scorsa settimana, fu di m. 30.30 dal lato di Göschenen e di m. 17 dal lato di Airolo; in totale m. 47.30, cioè m. 6.75 in media giornaliera.

Roccia sempre durissima ad Airolo.

Ferrovie ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di maggio diede i seguenti risultati:

Linea Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Numero delle persone trasportate 18,000 (1876: 23,723), introito fr. 18,900 (franchi 21,715.33); merce trasportata, tonnellate 1945 (ton. 2988), introito fr. 8300 (fr. 11,325.15). — Introito complessivo fr. 27,200 (fr. 33,040.48), ossia franchi 663.41 (fr. 805.86) in media al chilometro.

Linea Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Numero delle persone trasportate 16,600 (nel 1876: 18,834), introito fr. 13,800 (fr. 13,126.65); merce trasportata, tonn. 810 (tonn. 637), introito fr. 2400 (fr. 1711.55). — Introito complessivo, franchi 16,100 (fr. 14,838.20); ossia in media al chilometro franchi 619.23 (fr. 570.79).

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio federale, nella seduta del 12 corr., ha concesso alla Direzione della ferrovia del Sempione l'ipoteca di primo rango in garanzia di un prestito di fr. 3,000,000, che la Società deve fare, affine di procurarsi i mezzi per i lavori di compimento alla linea Bouveret-Siders, per il compimento delle linee Siders-Leuk e Leuk-Visp, come pure per la costruzione del tronco Visp-Briga.

Ferrovie francesi. — In attesa del progetto di legge relativo alle ferrovie della regione dell'ovest, del centro e del sud-ovest della Francia, il Ministro dei lavori pubblici ha conchiuso col sig. di Moncharville, sindaco del fallimento della Ferrovia da Orléans a Rouen, una Convenzione provvisoria conforme a quelle anteriormente conchiuse con altre 9 Compagnie secondarie. Questa Convenzione prevede il riscatto, da parte dello Stato, delle linee in esercizio, e di parecchie delle linee in costruzione, che erano state concesse alla Compagnia da Orléans a Rouen.

Il riscatto si farebbe sulla base del costo reale d'impianto, determinato dagli stessi esperti scelti per le ferrovie delle Charentes e della Vandea.

Ferrovie belghe. — Si legge nell'*Indépendance belge:*

Il 15 novembre scorso, i signori Becquet e Defives e le loro famiglie, in tutto sette persone, ritornavano alle case loro in una vettura, tirata da un cavallo. Trovando aperta la barriera di passaggio presso Marquette, essi non esitarono a passare sulla via. In quel momento arrivava il convoglio da Lilla a Comines. La vettura fu frantumata, e 5 persone morirono. La signorina Maria Becquet e il domestico si salvarono essi soli dalla morte. Il Tribunale civile di Lilla ha stabilito nel seguente modo le indennità dovute agli eredi delle vittime: alla signorina Maria Becquet, tenuto conto delle ferite ricevute, L. 150,000; a ciascuno del cinque minori Becquet, L. 120,090. Ai figliuoli e nepoti di Defives, L. 20,000. Al minore di Augusto Defives-Fremaux, L. 16,009. Al domestico Charlet, che era stato precipitato violentemente sulla via, L. 4000, riservandogli quei maggiori diritti che gli potessero competere per un aggravamento del suo stato attuale.

La Società ferroviaria del Nord, fatta responsabile del custode della barriera, la cui negligenza produsse l'accidente, fu in tutto condannata a pagare L. 814,000.

Ferrovie austriache. — Nella seduta dell'8 corr. alla Camera dei deputati in Vienna, discutendosi il progetto di legge sulle ferrovie garantite presentato dal Governo, dopo animato dibattimento, al quale presero parte Scharschmidt e Weeber per, e Weigl contro, il Dr. Herbst prese a dimostrare che lo scadimento delle condizioni ferroviarie, che viene così spesso imputato allo Stato, non da altro essenzialmente dipende che dallo sgoverno delle stesse Società concessionarie. Ma, se è compromesso il credito ferroviario, ci patisce anche il credito dello Stato, ed è per ciò appunto che il Governo si sentì chiamato a studiare i rimedii. L'oratore voterà quindi per la proposta del Governo, notando che non sarebbe ormai più tempo di restituire, come proponeva Weigl, gli atti relativi per nuovi studii al Comitato, ritardando così la definizione dell'affare.

— Nella seduta poi del 12, il Ministro del commercio dichiarò che la situazione delle ferrovie garantite richiede urgenti rimedii, e che il Governo parte dal principio di acquistare tali ferrovie e di assumerle in esercizio proprio. A ciò lo persuadono i riguardi dovuti alla significazione economica e commerciale delle ferrovie, che non sono semplici imprese di guadagno, ma vere imprese pubbliche.

Colla statistica alla mano, il Ministro dimostrò che l'esercizio delio Stato è per lo meno tanto a buon mercato, quanto il privato(?); accennò alla necessità che il Governo conservi la sua influenza sulle tariffe, e raccomandò infine l'accettazione del progetto secondo le conchiusioni del Comitato.

La Camera decise di passare alla discussione degli articoli, e nella seduta del 15 approvò la legge in terza lettura.

Ferrovie rumene. — Un telegramma da Bukarest, 16, reca:

Le Ferrovie rumene ebbero oggi ordine di sospendere qualunque siasi servizio per privati, e tenersi unicamente, fino a contrordine, a disposizione dello Stato-maggiore russo.

Ferrovie spagnuole. — Si è costituita a Madrid una Società, col capitale di 10 milioni già sottoscritti, avente per iscopo:

1° La costruzione e l'esercizio della ferrovia da Osuna alla Rada;

2° La costruzione e l'esercizio della ferrovia da Jerès a Sanlucar di Barramena e Puerto di Bananza;

3° La costruzione, l'acquisto e l'esercizio di tutte le altre ferrovie, strade o proprietà private, che sono in relazione colle suddette linee, o che si collegano collo sviluppo e col compimento della rete ferroviaria dell'Andalusia.

I principali azionisti ed amministratori sono: per la Spagna, il marchese di Casa Loring e della Gandara, concessionarii delle due linee ed interessatissimi nella questione delle ferrovie del sud della Spagna; e per la Francia, i signori De Camondo, Duclerc e Stern, che indicano la partecipazione della Banca di Parigi alla nuova operazione.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 6 maggio p. p. (*Gazz. Uff.* dell'11 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società cooperativa di credito anonima per azioni nominative, stabilita in Carrara col titolo di *Banca mutua artigiana* e *Cassa popolare di risparmio di Carrara*, colla durata di 50 anni decorrendi dal 13 settembre 1873 e col capitale nominale di L. 200,000, diviso in 200 azioni da L. 100 ciascuna.

— Con R. Decreto del 10 detto mese (*Gazz. Uff.* del 15), è approvato l'aumento del capitale della Società anonima per azioni al portatore sedente in Bari, col titolo di *Società di navigazione a vapore* PUGLIA, e colla durata di 10 anni decorrendi dal 25 luglio 1876, portando il detto capitale dalle L. 300,000 ad un milione, mediante emissione di 700 azioni nuove da L. 1000 ciascuna; con opportune modificazioni delio statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvato il nuovo statuto della Cassa di risparmio di Modena.

Bonificamento dell'Agro Romano. — Nella seduta del 14 corr., il Senato discusse ed approvò con lievi modificazioni il progetto di legge, presentato dall'on. Salvagnoli, per il bonificamento dell'Agro Romano. Allo scrutinio segreto, il progetto medesimo ottenne 64 voti fav., e 10 contrarii.

Tempio Israelitico. — Il Consiglio comunale di Torino, convocato per questa sera, è chiamato a deliberare sulla proposta di acquisto, per parte del Comune, dell'attuale Tempio israelitico al prezzo di L. 150,000, coll'obbligo di compierlo e di adattarlo ad un uso municipale qualunque. Queste sole condizioni basterebbero, ci pare, a rendere impossibile l'accettazione del progetto d'acquisto.

Monumento al Duca di Genova. — In relazione alle notizie da noi date nel nostro numero del 9 maggio scorso, circa i lavori murarii eseguiti pel suddetto monumento dalla ben nota Impresa di marmi e graniti di Baveno del sig. N. Della Casa (il quale rimase deliberatario di quei lavori, mediante trattativa privata col Municipio di Torino, dopo due aste andate deserte), dobbiamo ora aggiungere, per debito di giustizia, che i detti lavori riescirono di generale soddisfazione.

La cimasa di granito posta al basamento consta di un solo pezzo, del peso di 225 quintali, e fu trasportata da Baveno alla piazza Solferino in Torino, vincendo non poche difficoltà. L'enorme pezzo ha un volume di 12 metri cubi, ed è il masso più grosso che siasi finora asportato da quelle cave.

Una giusta parola di elogio va dunque tributata alla suddetta Impresa, che si assunse tutta la responsabilità di una parte così importante dell'opera, concorrendo alla felice erezione dell'equestre monumento.

Escursioni di allievi-ingegneri. — Leggesi nel *Corriere Mercantile* che, verso le ore 6 pom. del 15 corr., giungevano in Genova gli allievi-ingegneri della R. Scuola d'applicazione di Torino, i quali, sotto la direzione dell'egregio prof. A. Cavallero, fanno un viaggio scientifico nella Liguria per ciò che riguarda le macchine a vapore.

I Genovesi sono ben lieti di dar loro il benvenuto, e si stimano fortunati di accogliere nelle loro mura giovani che danno di sè molto speranze. Il 17, alle ore 3 pom., partirono per la Spezia, d'onde poi si dirigevano a Firenze per visitare le opere d'arte sulla strada ferrata della Porretta.

Nomina. — Con R. Decreto del 31 maggio p. p., il sig. Zanolini Cesare, maggiore di artiglieria e deputato al Parlamento, venne nominato membro della Commissione creata con R. Decreto del 18 maggio 1876 ed incaricata degli studii per l'impianto di un grande Stabilimento metallurgico in Italia.

Onorificenza. — Sappiamo che nel personale della Società dell'Alta Italia vennero nominati *Cavalieri* nell'Ordine della Corona d'Italia i signori:

Avv. Nob. De Fontana, Dirigente la Consulenza legale; Roncaldier, Ispettore del Traffico;

Ing. Solito, Ispettore Capo-divisione della Trazione.

Servizio postale. — L'Amministrazione delle Poste francesi ha notificato che col prossimo luglio i piroscafi francesi della linea celere del Brasile e del Plata (partenza da Bordeaux il 5 d'ogni mese) approderanno nuovamente a Rio-Janeiro nel viaggio verso la Repubblica Argentina.

Conseguentemente, le corrispondenze dell'Italia per il Brasile saranno avviate coi suddetti piroscafi sempre quando possano giungere a Torino in tempo utile per ripartire di là il 3 di ogni mese alle 8.50 pomeridiane.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi ha pubblicato il seguente avviso:

La Convenzione telegrafica di Pietroburgo, applicabile anche alla corrispondenza interna, obbliga i mittenti dei telegrammi a scrivere immediatamente prima dello indirizzo le indicazioni eventuali, le quali, a tenore della sovraccitata Convenzione, possono essere espresse mediante abbreviazioni:

D urgenza, R P risposta pagata, C R avviso di ricevimento, T C collazionamento pagato, F S telegramma a far proseguire, P P pesta pagata e X P espresso pagato.

Essendosi però riconosciuto che queste abbreviazioni possono venire scambiate colle iniziali del nome del destinatario, è stato determinato che questi segni convenzionali sieno chiusi fra parentesi.

Si porta quanto sopra a cognizione del pubblico, con preghiera di scrivere fra parentesi le indicazioni abbreviate delle quali si tratta, che, quand'anche contengano più di un segnale, sono tassate per una sola parola.

Telegrafia sottomarina — La suddetta Direzione generale fa noto che è stato attivato alla corrispondenza internazionale il nuovo cavo sottomarino fra Penang e Rangoon (Indie), e contemporaneamente sono state aumentate di cent. 25 per parola le tasse ordinarie di tariffa pei telegrammi diretti a Penang, Singapore, Giava e Sumatra, Cocincina, Australia e Nuova Zelanda per le vie di Turchia, Malta, Zante e austro-russa-persiana.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il miglioramento delle Azioni del Mobiliare italiano, in seguito alle voci di una ripresa dei negoziati per l'esercizio delle strade ferrate (colla speranza che nelle vacanze parlamentari si possa preparare una combinazione da presentarsi alla Camera), influì nella scorsa settimana al sostegno delle Azioni Meridionali; le quali, negoziate a principio a 335, lo furono in seguito a 339 e 342, e chiusero circa a questo prezzo. Ferme pur anche le Obbligazioni relative a 228.25 e 228.75; i Boni da 568.50 salirono a 571. — Le Sarde ebbero danaro a 227, quelle della serie A; e il prezzo di 230 a 231 le altre della serie B. — Dimenticate le Pontebbane; appena ricordate le Obbligazioni Vittorio Emanuele a 240 e 238.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si sostennero a 69 e 71. Le Obbligazioni a 230 e 234 — Le Vittorio Emanuele a 216 e 220 — Le Lombarde si trattarono a 160 e 155; le Obbligazioni analoghe a 230 e 231; le Vittorio Emanuele a 216 e 218.

CONVOCAZIONI

Società anonima Borico-Travalese — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 30 corr. in Firenze (Banco Schmitz e Turri, via del Proconsolo, 10), per deliberare sulle misure da prendersi per l'amministrazione dei beni ed assegnamenti sociali.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banca di Credito Veneto in Venezia — Dal 15 corrente, presso la sede della Banca in Venezia (S. Benedetto, palazzo Martinengo), si pagheranno agli azionisti L. 5 per azione.

Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche — Dal 1° luglio p. v., presso la Banca Napoletana in Napoli, si pagheranno agli azionisti L. 43.75 per azione, cioè L. 37.50 a saldo dividendo 1876, e L. 6.25 per interessi 5 0[0 del 1° semestre a. c.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 24ª Settimana.

PRODOTTI *dall'11 al 17 giugno* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3439	3344 »	105 . »	» »
Viaggiatori	804,162.90	757,482.45	46,680.45	»
Merci a grande velocità . .	216,567.40	200,548.15	16,019.25	»
Merci a piccola velocità . .	793,184.10	778,182.90	15,001.20	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,813,914.40	1,736,213.50	77,700.90	»
Navigazione sui laghi . . .	17,312.90	16,538.75	774.15	»
Totale della settimana. . .	1,831,227.30	1,752,752.25	78,475.05	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 17 giugno* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	16,389,264.05	16,030,651.90	358,612.15	»
Merci a grande velocità . .	4,639,430.95	4,418,544.45	220,886.50	»
Merci a piccola velocità . .	19,425,418.59	18,309,758.40	1,115,660.19	»
Totale dei prodotti ferroviari	40,454,113.59	38,758,954.75	1,695,158.84	»
Navigazione sui laghi . . .	368,072.89	297,777.10	70,295.79	»
Totali	40,822,186.48	39,056,731.85	1,765,454.63	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 24ª settimana . . .	525.92	519.20	+ 6.72	+ 1.29
Prodotti totali	11763.34	11590.60	+ 172.74	+ 1.49

Strade Ferrate Meridionali

21ª Settimana. — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	505,477.29	349.57
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	391,180.04	270.52
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 114,297.25	+ 79.05
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	8,869,549.37	6,133.85
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	7,552,203.26	5,222.82
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,317,346.11	+911.03
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1877.	1,087.—	141,547.75	130.22
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	105,913.62	105.81
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 86.—	+ 35,634.13	+ 24.41
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,077.72	2,789,482.94	2,588.32
Introiti corrisp. nel 1876 .	970.88	2,370,583.82	2,441.69
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+106 84	+ 418,899.12	+ 146.63

Strade Ferrate Romane

14ª Settimana — *Dal* 2 *all'*8 *aprile* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	538,806.81	17,058.01
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	511,065.80	16,179.93 (a)
Differenza (in più . . .	—	27,741.01	878.08
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 aprile 1877 .	1,647	6,918,845.64	15,646.09
Periodo corr. 1876	1,647	6,594,867.61	14,857.41
Aumento	—	323,978.03	788,68
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti dal 1° *gennaio a tutto aprile* 1877

TITOLI	ANNO 1877	ANNO 1876	Differenza in meno
Viaggiatori	151,462.45	161,028.03	9,565.58
Merci a grande velocità	15,663.81	17,527.12	1,863.31
Merci a piccola velocità	115,633.63	124,290.55	8,656.92
Introiti diversi . . .	14,886.73	18,511.73	3,625. »
	297,646.62	321,357.43	23,710.81

Chilometri esercitati		Prodotto chil.
1876 . . .	198	L. 1623.02
1877 . . .	198	» 1503.27
	In meno	L. 119.75

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 29 corrente, presso il Municipio di Gavi (provincia di Alessandria) si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale obbligatoria da Gavi ad Arquata, detta di *Bricco*, sul dato di L. 37,760.76, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta e Capitolato visibili alla Segreteria comunale.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso con banca del tronco d'argine Rottino Rottone a destra del fiume Ticino, dal cavalcavia-ferroviario al ponte provinciale di Pavia, della lunghezza complessiva di m. 1893, per la presunta somma di lire 42,194. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 4000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada provinciale fra le nazionali dell'Agri e del Sinni, compreso fra il torrente Tricella S. Angelo e la Sella del Titolo, della lunghezza di m. 22,350.80, per la presunta somma di L. 540,195.28. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva L. 20,000, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di consolidamento della strada nazionale del 4° tratto tra Contursi e la Goveta del Gange, per il presunto importo di L. 75,050. Deposito d'asta L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 2 luglio p. v., presso il Municipio di Verona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riduzione del fabbricato ex-caserma di S. Eufemia ad uso delle Scuole tecniche regia e comunale, per il presunto importo di L. 66,911.56. Lavori da eseguire entro il febbraio 1878. Deposito L. 7600 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Villanovafranca (provincia di Cagliari), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione del tronco di strada comunale obbligatoria dal detto Comune alla nazionale Villamar-Nurallao, giusta le condizioni d'asta già pubblicate.

— Il 3 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo San Gervasio verso Spinazzola, della lunghezza di m. 11,147, per il presunto importo di lire 132,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta lire 8000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Sino alle 2 pom. del 4 detto mese, presso il Municipio di Ferrara, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della fornitura della ghiaia occorrente alla manutenzione delle strade foresi nel Comune di Ferrara, sul dato di L. 50,202.09, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 5 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Torino di Sangro a Castel di Sangro, compreso fra l'abitato di Bomba ed il Vallone del Mulino sotto Colledimezzo, della lunghezza di m. 7892.60, per la presunta somma di L. 303,130. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero medesimo e presso la Prefettura di Vicenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume torrente Cismone lungo la strada nazionale Tirolese, Canal di Brenta, per la presunta somma di L. 130,620. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito d'asta L. 6500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

ANNUNZI

Estratto dal Supplemento del Foglio Periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 52.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 2 luglio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadute dal 1° luglio 1873 al 1° marzo 1877 inclusivo, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1877 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 79,168 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 20,067 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,850 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 67,535 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 96,478 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 125,421 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 2 luglio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi scadenti il 1° luglio 1877 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,649 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,730 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi scadenti il 1° luglio 1877 di N. 35,714 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento dei cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 21 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Piazza San Martino — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Ferrovie Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Ferrovie Livornesi	Obbligazioni A, B e C della Ferr. Centrale Toscana
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,8732 0/0)	L.	1.46	1.04	1.73
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo).	»	0.19	0.13	0.22
In tutto . . .	L.	1.65	1.17	1.95
così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	8.85	6.33	10.55

VI. All'effetto poi che i possessori di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie
C, D_1 e D_2 della già Società delle Ferrovie *Livornesi* e
A, B e C della già Società della Ferrovia *Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie
C e D_1 delle Ferrovie *Livornesi* e
A, B e C della Ferrovia *Centrale-Toscana*
di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles*, *Francfort s/m* e *Ginevra*, e per la serie
D_2 delle Ferrovie *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francfort s/m* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d'invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia*, dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d'ordine.

2° I Cuponi delle Obbligazioni C, D_1 e D_2 delle Ferrovie Livornesi dovranno essere presentati, insieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero delle finanze per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° I Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, della Ferrovia Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, i cui possessori han diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse, accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale,* da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 8 giugno 1877.

Il Direttore Generale **G. DE MARTINO**

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilog. 25,000 Olio d'Oliva per i Magazzini della Quarta Sezione (Napoli), apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero attendere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA e ANCONA.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 2 luglio 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: « *Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva* ».

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte, includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa sociale, un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta e questa dovrà pure indicare le Stazioni sociali di consegna a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 12 giugno 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 27 Giugno 1877 N.° 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LE INTERPELLANZE SULLE FERROVIE nella discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1877

(Seguito del discorso del Ministro dei lavori pub. — V. N. 25)

LE QUESTIONI FERROVIARIE.

Dopo avere parlato del grande valico internazionale per le Alpi elvetiche e della più disputata delle linee insulari, mi accingo ad esprimervi gli intendimenti del Ministero riguardo alle molte altre ferrovie, di cui anche nell'occasione di questo bilancio mi si è fatta vivissima istanza, con un fuoco di fila di numerosissime interrogazioni.

Io posso assicurare la Camera che non intralasciai studio e lavoro nell'esaminare tutte le linee, a cui si riferirono le accennate interrogazioni. Ma eravi da pensare, contemporaneamente a questo studio già gravissimo del completamento della rete ferroviaria italiana, eravi da pensare all'altro studio ancor più grave, a quello diretto a riordinare e far esercitare la rete della intera penisola e della grande isola siciliana. Dissi *contemporaneamente*, poichè, a parte anche la questione del tempo del pari incalzante per l'uno e per l'altro lavoro, anche sotto l'aspetto intrinseco le due questioni si presentarono necessariamente connesse; imperocchè, come si è detto dal Ministero fin dall'anno scorso quando si trattò del riscatto della rete dell'Alta Italia, siccome il vantaggio di aver in mano l'intera rete consiste nel poterla distribuire razionalmente, così questa distribuzione, questa composizione razionale, sarebbe distrutta di nuovo col frammettervisi altre linee ad altri concesse, senza le necessarie provvidenze che, in vista appunto di queste nuove costruzioni, si prendessero per l'esercizio.

Ora questo triplice problema, di completare la rete ferroviaria italiana, di riordinarla, di darla in appalto, questo triplice problema è tale, che a voler tentare di scioglierlo a dovere, esige serii e gravi studii e tempo corrispondente; è tale, che solo chi non sa misurare l'infinità di quistioni che vi sono inerenti, può farci rimprovero di non averlo sbrigato in pochi mesi e in mezzo a tante altre cure.

Infatti, un contratto d'esercizio, per la sua stessa novità, offre un'infinita quantità di delicatissime questioni.

È più conveniente che questo contratto d'esercizio sia fondato sopra un puro e semplice appalto della trazione, sopra corrispettivi proporzionali ai treni-chilometro, alle tonnellate-chilometro? Oppure giova meglio l'adottare il sistema di un canone fisso e progressivo, o quello di un canone fisso ed una determinata compartecipazione negli utili?

E quale sarà questa quota proporzionale, da combinarsi per modo che non manchi lo sprone nella Società esercente di aumentare il traffico, e che non siano troppo lauti i guadagni altrui sulla proprietà dello Stato?

E quale è la più opportuna divisione e distribuzione della rete italiana? E correlativamente a ciò, sono preferibili poche e grosse reti, o reti molteplici e di mediocre latitudine? Quale è il limite di lunghezza chilometrica e di prodotto, giusta il quale una rete di ferrovie può essere bene esercitata?

E il materiale mobile è più conveniente che venga mantenuto proprietà del Governo, che lo abbia acquistato o che lo acquistasse, oppure è più conveniente che venga venduto alle Società esercenti?

E poi vi hanno tutte le questioni, assai ardue e delicate, dirette a determinare le opere e le spese che sono a carico dello Stato proprietario, e quelle che sono a carico dell'esercente affittuario; vi hanno le questioni relative alla determinazione della dotazione del materiale mobile; vi hanno le questioni di tariffe, riguardo alle quali è da ventilarsi se e quanta balìa deve essere lasciata alle Società, se e quanta balìa debba riservarsi il Governo; ed è da provvedersi circa alle tariffe di applicazione, alle tariffe di concorrenza e simili; sono da maturare tutte quelle disposizioni, di cui ha ieri ampiamente parlato l'on. Nervo, e di cui ognuno un po' versato nella materia riconosce la somma gravità.

Ora, se per queste ed altre questioni ancora il problema si presenta arduo per sè stesso, lo è tanto più per la sua novità. Di *concessioni* propriamente dette è piena l'Europa. Quanto alle concessioni, adunque, l'esperienza delle altre nazioni e la nostra pure ci ha appreso quali siano i requisiti, le cautele, le guarentigie, quali siano i perfezionamenti che vi possono essere arrecati.

Invece, di contratti d'esercizio quali noi dobbiamo fare, non si hanno altri esempi che quelli di una fiorente ed intelligente nazione, ma di una sola nazione, l'Olanda, dove

pure il primo contratto che fu fatto lasciò a desiderare nei suoi effetti, fra le altre cose perchè non era stato dato uno sprone sufficiente alla Società per aumentare il traffico; sicchè, in quest'anno medesimo, quel contratto venne ad essere riformato. Quindi il problema dei contratti di esercizio si presentava più grave, più arduo, per questa sua novità.

Se pertanto noi avevamo da una parte questo arduo contratto, simultaneamente, come dissi, ci si presentava con esso il problema del completamento della rete.

COMPLETAMENTO DELLA RETE FERROVIARIA.

Questo completamento della rete noi vogliamo farlo al più presto.

L'on. Baccarini mi chiese se io sia disposto ad applicare l'ultimo articolo della legge del 28 aprile 1870, in forza del quale era stabilito che il Governo del Re dovesse presentare nella Sessione legislativa del 1873 un progetto di legge per determinare la rete arteriale delle ferrovie del Regno e la classificazione delle ferrovie complementari, fissando la natura e la entità dei sussidii a carico dello Stato.

Ora, a questo riguardo, io posso dichiarare schiettamente, che sono disposto ad applicarlo, non già soltanto mediante la nomina di una Commissione, come l'on. Baccarini mi proponeva di fare, eccitandomi a ricostituire quella Commissione che, per effetto della stessa legge, era stata eletta; ma sono disposto a presentare, per i primi giorni in cui saremo di nuovo qui radunati dopo questi giorni fugaci con cui finiscono per ora i nostri lavori, il progetto di legge per cotesto completamento della rete ferroviaria italiana (Benissimo! *a sinistra*).

E rispetto ai concetti a cui informare questo schema di legge (e fu questa, se volete, la ragione precipua per cui alcuni progetti non vennero presentati finora), rispetto ai concetti a cui informare questo schema di legge, io diceva, sono perfettamente d'accordo con un egregio amico mio, l'on. Farini, con cui mi è sì grato trovarmi anche in questo perfettamente all'unisono. Egli, infatti, diceva: Io credo che in questa materia non si deve procedere isolatamente, ma si deve procedere sinteticamente, complessivamente; si devono presentare non dei progetti singoli, non dei progetti isolati, dei progetti relativi ad una o ad altra linea ferroviaria, ma si deve bensì presentare un progetto complessivo.

Io, ripeto, sono con lui pienamente d'accordo. Se avessi voluto presentare dei progetti isolati, a quest'ora, oltre ai due che recentemente avete votato, ne avrei potuto presentare parecchi.

FERROVIA IVREA-AOSTA.

Ed anzi, a tale proposito, mi piace di fare una dichiaracione all'on. Compans. Io ho dovuto durare una pugna con me stesso nel non presentare il progetto di legge per la ferrovia Ivrea-Aosta, poichè tutto mi conduceva a pensare che, per un complesso di ragioni politiche, economiche, militari, ed in un intento nel più largo senso della parola nazionale, quella ferrovia potesse avere la preferenza sopra ogni altra. D'altronde, gli elementi per redigere il progetto di legge erano in pronto, la Camera l'avrebbe accolto con unanime favore; tutto, ripeto, traevami a presentarlo: simpatie, promesse, sollecitazioni ed eccitamenti d'ogni maniera. Come dicevo, durai dunque una pugna contro me stesso, e la vinsi.

E perchè ciò? Perchè io voleva presentare un progetto di legge complessivo, generale. Volevo ad ogni patto così fare, in nome della giustizia distributiva, la quale vuole che quelle provincie, le quali sostennero e sostengono gravi sacrifizii per ferrovie aperte in altre plaghe, siano contemporaneamente in un prossimo giorno salutate dal fischio della vaporiera (*Bene! Bravo!*).

FERROVIA MILANO-ERBA.

Io lo dissi già alla Camera nella Relazione del progetto di legge che presentai per la modesta ferrovia Milano-Erba; dissi, cioè, in quella Relazione: che presentai isolatamente quel progetto di legge, perchè per la ferrovia in discorso si chiedeva soltanto quel sussidio, che si disputa se sia equivalente al compenso che lo Stato ottiene dai servizii della ferrovia stessa; ma che, riguardo alle linee per cui richiedesi un sussidio maggiore del sussidio ordinario e consuetudinario delle lire mille al chilometro, noi stiamo apprestando, con lungo studio e grande amore, un'ampia proposta, la quale abbracci tutta la rete ferroviaria del Regno.

LA RETE ITALIANA.

Questa proposta, lo ripeto, sarà fatta col più vivo sentimento della giustizia distributiva, essendo che in materia ferroviaria, come in ogni altra, è santissimo il principio, il quale proclama: *prima pars aequitatis aequalitas*, eguaglianza nei benefizii, come avvi eguaglianza nei pesi per tutte le provincie del Regno.

Ma poteva io, indipendentemente dalle predette considerazioni relative alla vastità del problema, poteva presentare fin d'ora questo schema complessivo, anche avuto riguardo agli studii tecnici, i quali, per parecchie delle linee da comprendersi nello schema medesimo, sono tuttora incompiuti?

No certamente. L'on. deputato Allievi ieri parlò della necessità della antecedente esecuzione di questi studii, ad evitare che dei contratti di grandi opere e di grande spesa vengano fatti a casaccio, come sarebbe, egli disse, avvenuto per linee recentemente dalla Camera decretate, ove io non avessi rapidamente provveduto a far esaminare e controllare degli studii privati.

Ora io ricorderò alla Camera che questo medesimo concetto l'aveva io pure espresso nell'ultima discussione sul bilancio di primitiva previsione.

In quella circostanza diceva: « Io credo che quello che ha danneggiato il paese nella concessione e nella costruzione delle nostre ferrovie sia stato l'andazzo sinora seguìto di por mano alle ferrovie stesse con studii molto incompleti o molto imperfetti. Io credo che siano necessarii studii assai ben fatti, assai precisi, perchè nelle concessioni, nei contratti di costruzione, non vengano stabiliti corrispettivi, che quasi, in tale caso, dipendono da un giuoco di sorte, giuoco nel quale lo Stato, in ultima analisi, viene a perderci sempre. Imperocchè, in questa corsa aleatoria, se il contratto è di grande vantaggio per l'altro contraente, lo Stato di questo lucro non è in alcun modo compensato. Ma, se anche il contratto è fatto invece con grande vantaggio dello Stato e con perdita dell'altro contraente, lo Stato nulla vi guadagna, perchè il contraente medesimo cerca di redimersi con cattive costruzioni, con tergiversazioni, con liti e con ogni altro artificio. Perciò io credo che i buoni studii debbano costituire una delle basi precipue che noi dobbiamo porre al nostro futuro edificio ferroviario ».

Questo io diceva allora, questo mi piacque ora di vedere sì bene dimostrato dall'on. mio amico Allievi; questo vi dimostra quanto io sia stato coerente con me stesso nella condotta che seguii.

FERROVIA EBOLI-REGGIO.

Per esempio, una delle linee delle quali io mi propongo di essere fervido propugnatore, è la linea Eboli-Reggio; questa linea io la sosterrò innanzi alla Camera, con piena convinzione del dovere che abbiamo di mandarla ad effetto. Ma la intenzione appunto che io sempre ebbi di voler comprendere questa linea nel primo progetto che venisse presentato alla Camera, faceva sì che il progetto medesimo non potesse essere presentato nell'attuale scorcio di sessione, poichè per quella linea mancavano degli studii sicuri, differentissime erano le opinioni dei tecnici, che avevano studiato la linea, non solo riguardo alla preferibilità del tracciato littoraneo, o del tracciato interno, o di un tracciato misto, ma altresì riguardo alla spesa, che l'uno o l'altro tracciato importerebbe.

Ora io domando se, in questa divergenza riguardo ai tracciati, e soprattutto riguardo alla spesa, sarebbe stato prudente, nell'interesse dello Stato, di avventurare un qualsiasi contratto.

Io procedetti, insomma, in piena conformità a ciò che nello scorso dicembre aveva dichiarato alla Camera, nell'oc-

casione della discussione del bilancio di prima previsione. A tale proposito anzi io rammenterò a voi che allora, parlando delle strade ferrate di cui avevo in animo di proporre la costruzione, io ebbi a dire che *le Sarde le metteva veramente fuori linea*, ritenendo si dovesse, per le ragioni che esposi, provvedere ad esse prima che per ogni altro gruppo. Io ciò allora dissi, e credo di avere pienamente mantenuta la mia parola.

FERROVIE PEI CAPOLUOGHI DI PROVINCIA CHE NE MANCANO.

Dissi inoltre allora che dopo metteva fra le più necessarie le ferrovie di quelle provincie, le quali hanno sostenuto finora il peso per tutte le altre strade ferrate, senza essere dotate esse pure di un chilometro di ferrovia, come sono la provincia di Belluno, la provincia di Sondrio, e potrei aggiungere altresì la provincia di Campobasso, poichè la provincia di Campobasso ha appena qualche lembo del suo territorio toccato dalla ferrovia: essa, in conclusione, non ha che metri 4 di ferrovia per chilometro quadrato. Quindi, secondo il principio cui ho dichiarato di voler essere fedele : *prima pars aequitatis aequalitas*, a me pare che giustizia voglia si debba senza fallo provvedere, in cotesto prossimo progetto di legge, alle ferrovie per le provincie di Belluno, di Sondrio e di Campobasso.

Ma vi sono anche in altre parti dello Stato dei capoluoghi di provincia, i quali sono sprovveduti di strada ferrata, e cioè Ascoli, Macerata, Teramo, le cui linee costano pure pochissimo; ond'è tanto più necessario che questi capoluoghi non siano più a lungo privi di questo mezzo di perfezionata viabilità, che divenne quasi indispensabile elemento di vita prospera e civile.

Ed altre linee ancora vi hanno, cui mi sembra imperioso debito di provvedere, come sono quelle le quali hanno per sè tale e sì grande concorso di Comuni e di Provincie, da fàr sì che non secondare, il non rimeritare questi nobili impulsi, sarebbe per lo Stato più che una colpa.

FERROVIE ZOLLINO-GALLIPOLI E FOGGIA-MANFREDONIA.

Tale è, per esempio, la linea Zollino-Gallipoli, per la quale gli enti locali si dichiararono disposti a sostenere tutte le spese, purchè per parte nostra si intervenga riguardo all'esercizio; tale è pure la linea Foggia-Manfredonia, per la quale nobilissimi sacrifizii la Capitanata è pronta a sostenere.

FERROVIA SIRACUSA-NOTO-LICATA.

L'on. deputato Carnazza parlava oggi della linea siracusana.

Ora io, a questo riguardo, aggiungerò brevi parole a quelle dette con molto maggiore autorità dall'on. Presidente del Consiglio.

Se c'è linea che io credo sia necessario far eseguire, questa linea è, non seconda certo ad alcuna, quella di Siracusa-Noto.

A Noto infatti, di fronte al gran nome di Siracusa, non valse l'*uti possidetis*, per mantenersi capo-luogo di provincia. Noto venne privata di tale qualità, ebbe altri non lievi pregiudizii, e formalmente le si promise dallo Stato un compenso. La linea di Noto, d'altronde, è una linea così facile, così piana, così poco costosa, che, avuto riguardo a tutte le circostanze, sarebbe moralmente impossibile di dispensarsi dal farla eseguire. Tuttavia, siccome le rappresentanze della provincia di Siracusa comprendono esservi la prosecuzione della linea Siracusa-Noto, la prosecuzione da Noto a Licata, che non è altrettanto facile tecnicamente, che non è sì poco costosa, non si presenta in circostanze altrettanto urgenti e imperiose, così esse molto accortamente dichiarano di condizionare i sussidii che offrono, alla costruzione dell'intera linea Siracusa-Licata.

Ebbene, siccome questi sussidii sono considerevolissimi, io dichiaro di non avere difficoltà a comprendere nel progetto di complemento della rete ferroviaria, ove siano mantenuti e completati i cospicui sussidii a cui ho accennato, l'intiera linea predetta, per la quale sono sì vive le istanze da parte di quella ricca provincia. *(Continua)*

LA RIORGANIZZAZIONE FINANZIARIA dell'impresa per la ferrovia del Gottardo

Memoria diretta dal Consiglio d'amministrazione della Società all'Assemblea generale degli azionisti, convocata pel 29 *giugno* 1877 *a Lucerna.*

Dalla Direzione della Società del Gottardo abbiamo ricevuto un esemplare della suddetta Memoria, nonchè del 5º Rapporto annuale, comprendente il periodo dell'intero anno 1876 e che sarà presentato all' Assemblea medesima.

In riserva di dare tradotto, come al solito, questo Rapporto ordinario, ci affrettiamo oggi ad offrire ai nostri lettori la suddetta Memoria, attesa la straordinaria importanza ed attualità dell'argomento.

SIGNORI

Il 17 giugno 1876, abbiamo avuto l'onore di dirigervi una prima Memoria sulla situazione finanziaria dell'impresa del Gottardo.

Riferendoci a quella Memoria, dobbiamo ora informarvi di quanto si è fatto d'allora in poi per la riorganizzazione della nostra intrapresa.

Dopochè la nostra Direzione, come già sapete, ebbe ordinato alla Direzione tecnica di compilare un progetto definitivo ed una perizia esatta, che abbracciasse l'intera rete del Gottardo, l'Ingegnere in capo, sig. Hellwag, presentò alla nostra Direzione, nel febbraio 1876, il suo progetto per le linee che restano ancora da eseguire, ed una perizia relativa alla intera rete. Ne risultava, come ognuno sa, la enorme differenza di 102,000,000 di fr. in confronto delle previsioni della Conferenza internazionale; e questo non era ancora, secondo la dichiarazione dello stesso sig. Hellwag, un lavoro definitivo. Egli anzi diceva che soltanto verso la fine dell'agosto 1876 avrebbe potuto sottoporre alla Direzione un progetto particolareggiato per le linee che restano da costruire ed una perizia specificata per l'intera rete del Gottardo.

Invitati dal Consiglio federale, prima in data del 3/4 dicembre 1875, e poi in data del 28/30 gennaio 1876, a presentargli il nostro rapporto sulle condizioni finanziarie della Società; e, d'altra parte, sempre più vivamente desiderosi di offrire gli schiarimenti sulla situazione dell'impresa, noi ci vedemmo costretti, benchè lo stato delle cose non permettesse guari di farne un quadro positivo, a spiegarci in un messaggio diretto il 3 marzo 1876 all'Alto Consiglio federale.

Attese le circostanze, noi non potevamo far altro che trasmettere al Consiglio federale il progetto e la perizia del sig. Hellwag, quali ci erano stati presentati, esprimendo il vivo desiderio che, non permettendoci il tempo troppo ristretto di provvedervi da noi stessi, quei documenti venissero sottoposti ad un esame approfondito, sia da parte dell'Alto Consiglio federale, sia da quella dei Governi degli Stati interessati, dichiarandoci in prevenzione pronti ad aiutarli con tutti i mezzi possibili. Aggiungevamo che, se il progetto e la perizia Hellwag uscivano da tale esame intatti o senza modificazioni essenziali, sarebbe questa la prova che l'ipotesi, dalla quale è partita la Conferenza internazionale relativamente al costo della rete del Gottardo, nelle decisioni ch'essa prendeva rispetto alla base finanziaria dell'impresa, era di fr. 102,400,000 al disotto della realtà. E pel caso che così fosse, noi esprimevamo la convinzione che l'Alto Consiglio federale saprebbe prendere le misure atte a porre la nostra Società in grado di compier l'opera, alla cui esecuzione erasi prestata.

Noi non mancammo di far rilevare, ch'era dal lato stesso donde provenne l' errore, circa il calcolo del capitale di costruzione necessario per compiere la rete del Gottardo, che si avrebbe dovuto pensare alle vie ed ai mezzi

da adoperare per rimediarvi, e che perciò sarebbe stato urgente di riunire una nuova Conferenza internazionale degli Stati interessati alla costruzione della ferrovia del Gottardo.

Nello stesso tempo che indirizzavamo tale messaggio al Consiglio federale, restringevamo, d'accordo con questa Autorità, i lavori al puro indispensabile, e intraprendemmo tutti gli studii che, per la natura stessa delle cose, dovevano precedere la compilazione d'un programma per la riorganizzazione della nostra impresa.

In risposta al nostro messaggio del 3 marzo, il Consiglio federale ci comunicò, in data del 20 dello stesso mese, avere esso deciso d'invitare gli Stati contraenti a farsi rappresentare ad una Conferenza tecnica preliminare, che avrebbe lo scopo « di esaminare il progetto e la perizia presentati dall'Ingegnere in capo sig. Hellwag, e di dare il suo preavviso in proposito; come pure di schiarire tutte le questioni tecniche suscettibili d'essere sottoposte alle discussioni che, come già si ammetteva, seguirebbero immediatamente i lavori preparatorii per la Conferenza preliminare e mirerebbero a regolare definitivamente la vertenza ».

I Governi della Germania e dell'Italia risposero all'invito fatto loro dal Consiglio federale: ch'essi non credevano necessario di prender parte alcuna all'esame tecnico del progetto e della perizia Hellwag; ch'essi riponevano piena fiducia nel risultato dell'esame a cui procederebbe la sola Svizzera; e che attenderebbero le ulteriori comunicazioni, nonchè le proposte del Consiglio federale, per prender parte alle nuove discussioni, a cui si dichiaravano in prevenzione disposti.

Di fronte a tale risposta, il Consiglio federale istituì, il 25 marzo 1876, una Commissione di esperti, incaricata di esaminare i piani e le perizie dell'Ingegnere in capo, sig. Hellwag, e di pronunciarsi rispetto alle economie che si potrebbero realizzare mediante riduzione della rete; e finalmente di dare il suo preavviso anche sulla questione del reddito della ferrovia del Gottardo.

D'altra parte, il Consiglio federale aveva, in data del 20 marzo, invitato la nostra Società a presentargli « le sue proposte circa le vie ed i mezzi di ristabilire l'equilibrio tra le risorse finanziarie della Società ed il cómpito ch'essa doveva eseguire ».

Noi dobbiamo ora esporvi, anzitutto, la via seguita negli *studii* intrapresi dalla nostra Direzione tecnica e dalla Commissione degli esperti federali. Parleremo poi dei programmi finanziarii, che furono stabiliti per la riorganizzazione della nostra impresa.

Per ciò che concerne gli *studii tecnici*, i lavori della Commissione degli esperti federali occuparono molto tempo. Solo il 22 novembre 1876 essi furono compinti, e non fu che alla fine di ottobre che la nostra Direzione ricevette il compimento delle varie puntate successive del progetto particolareggiato per le linee ancora da eseguire e la perizia specificata per la intera rete del Gottardo, che il suddetto Ingegnere in capo aveva promesso di presentare per la fine dell'agosto 1876. Questo ritardo è dovuto, in gran parte, ai preavvisi speciali, che la nostra Direzione tecnica fu chiamata a dare nel frattempo, circa le riduzioni definitive o soltanto provvisorie del programma contenuto nel trattato internazionale, come p. es. per ciò che riguarda la costruzione a binario semplice della intera rete del Gottardo, o almeno della maggior parte di essa; l'applicazione delle forti pendenze con sistemi eccezionali di aderenza; l'abbandono momentaneo di alcune linee, e la loro sostituzione con battelli-railway, ecc.

Il progetto particolareggiato dell'Ingegnere in capo, sig. Hellwag, per le parti non ancora eseguite della rete del Gottardo si allontana, in massima, dal progetto preliminare. Mentre questo si atteneva alle norme di costruzione stabilite dal trattato internazionale, il progetto particolareggiato se ne discosta per più riguardi, però sempre in quanto sia possibile, senza costituire un notevole aggravio per l'esercizio, e quindi senza diminuire l'attitudine della linea del Gottardo a sostenere la concorrenza.

Egli è perciò che la facoltà lasciata dal trattato internazionale di aumentare, al bisogno, sino al 26 00[00] il massimo della pendenza del 25 00[00] per la sola sezione del versante sud da Lavorgo in avalle, venne nel progetto particolareggiato estesa pure alle sezioni Silenen-Pfaffensprung, Fiesso-Lavorgo e Giubiasco-Robasacco. Inoltre, in alcuni casi, laddove le condizioni locali rendessero oltremodo difficile di attenersi al raggio minimo di curva di 300 m., prescritto dal trattato internazionale, il raggio stesso venne ridotto a 280 m., però con questa restrizione: che soltanto sulla linea del Monte Ceneri verrebbe fatta un'applicazione un po' frequente del raggio di 280 m. Infine, venne ammesso che le sezioni Silenen-Gurtnellen, Airolo-Fiesso e Faido-Lavorgo, ove il secondo binario può, senza troppo gravi inconvenienti, essere collocato solo più tardi, saranno provvisoriamente costrutte a binario semplice, salvo pei tunnels, pei grandi ponti e muri di sostegno.

Il progetto particolareggiato del sig. Hellwag si allontana dal progetto preliminare anche per ciò che riguarda parecchie norme di costruzione, e poscia in molti dettagli del tracciato, dei lavori, ecc., non meno che pei materiali da impiegare. Parimenti i prezzi contenuti nella perizia approssimativa subirono in quella specificata non poche modificazioni; e quest'ultima contiene, per ogni categoria di lavori, somme piuttosto elevate per l'imprevisto, mentre nella perizia approssimativa non figuravano somme speciali a tal uopo.

In conseguenza di tali modificazioni, la perizia specificata del sig. Hellwag si riassume in una economia di fr. 16,393,979 sulla perizia approssimativa. Bisogna nondimeno dedurre una somma di fr. 4,287,471, che dovrà essere spesa più tardi per completare il materiale mobile e per ingrandire il laboratorio principale; sicchè l'economia si riduce in definitiva a soli fr. 12,106,508, o in somma rotonda, a fr. 12,100,000. La differenza di fr. 102,400,000, che esisteva, secondo la perizia approssimativa del sig. Hellwag, in confronto del calcolo del costo fatto dalla Conferenza internazionale, viene così ridotta, secondo la perizia specificata, a 90,300,000 fr.

La Commissione degli esperti federali, dal canto suo, si pose a questo punto di vista, che nella situazione attuale si doveva, nell'interesse di una diminuzione delle spese, scostarsi dai principii posti nel trattato internazionale, senza però nuocere allo scopo dell'impresa. Per quanto concerne le norme di costruzione in generale, essa si mostra d'accordo, salvo poche riserve e modificazioni, coi progetti presentati dalla Direzione tecnica del Gottardo. Quanto ai principii del tracciato, essa consiglia di fare astrazione, nella costruzione della ferrovia del Gottardo, dai sistemi speciali (Fell, Agudio, Riggenbach, Wetli). Essa crede che, tanto dal punto di vista delle spese di costruzione e d'esercizio, quanto da quello della sicurezza e delle attitudini della linea, il sistema di ripiegamenti (*rebroussements*) ad angolo acuto non sia più vantaggioso di quello degli sviluppi in tunnels elicoidali.

Essa dichiara ammissibili le pendenze sino al massimo di 26 00[00] sulle sezioni inferiori della rampa d'accesso nord, e sino a 27 00[00] sulle sezioni inferiori, climatericamente più favorite, delle rampe d'accesso sud. Nelle sezioni superiori delle rampe d'accesso si dovrà attenersi, tanto dal lato nord, quanto dal lato sud, al massimo di 25 00[00] fissato dal trattato internazionale. Per la linea del Monte Ceneri, la Commissione opina che si possa ammettere un massimo di pendenza di 26 00[00]; nondimeno, avuto riguardo all'importanza commerciale di questa linea, e la differenza di costo non essendo che di fr. 1,410,000, la Commissione esprime il voto che il massimo della pendenza non sia che di 20 a 21 00[00]. Nei tunnel di oltre 500 m. di lunghezza, la pendenza dovrà subire una riduzione di almeno 3 00[00] sulle sezioni di montagna, e di almeno 1 00[00] sulle linee di pianura.

La Commissione si pronuncia pel mantenimento del raggio minimo di 300 m. per le curve, prescritto dal trattato internazionale, salvo certi casi eccezionali, in cui, dopo averne ottenuto l'autorizzazione speciale dal Consiglio federale, potranno essere applicate curve di 280 m. di raggio. Siccome l'uso delle curve di gran raggio nei tunnel curvilinei importerebbe una prolungazione di queste opere, e renderebbe quindi più difficile la ventilazione e più sfavorevoli le condizioni di aderenza, così la Commissione non

insiste sopra una modificazione del raggio minimo delle curve nei lunghi tunnel.

In quanto alla costruzione della linea a semplice o doppio binario, la Commissione è d'avviso che le rampe d'accesso debbano essere costrutte a binario semplice; ma che dovunque più tardi, al momento dell'esercizio, un allargamento non sarebbe più possibile, o importerebbe un aumento smisurato di spesa (come p. es. nei tunnel, ecc.), i movimenti di terra e le opere d'arte saranno tosto costrutte per un binario doppio. Al contrario, la Commissione si pronuncia per la costruzione ad un solo binario delle linee di pianura in tutte le loro parti.

In quanto al resto, la Commissione è d'accordo col progetto della Direzione tecnica del Gottardo, salvo alcune modificazioni rispetto al numero, alla collocazione ed al rango delle Stazioni, e sotto riserva di uno studio più preciso delle diverse parti del tracciato.

Passando alla perizia del sig. Hellwag, alcune delle somme ivi calcolate furono trovate troppo alte, specialmente quelle relative agli stipendii del personale tecnico, ai prezzi pel compimento dei movimenti di terra, pei ponti in ferro, inroccamenti, inghiaiamenti, rotaie d'acciaio, chiusure della linea, e vagoni da merci.

Relativamente ad una eventuale riduzione della rete, ossia all'aggiornamento della costruzione di alcune linee, la Commissione è d'avviso che, se si decide di non costruire che successivamente i varii tronchi della rete del Gottardo, si può designare come linee la cui costruzione potrebb'essere differita: Zug-Arth, Lucerna-Immensee, Bellinzona (Giubiasco)-Lugano, o Cadenazzo-Pino. La Commissione federale è d'avviso non essere il caso di raccomandare l'attuazione d'un servizio di battelli-railway tra Lucerna e Fluelen, destinato a sostituire provvisoriamente il tronco Immensee-Fluelen, considerando che la ferrovia del Gottardo non potrebbe allora presentare nè lo stesso reddito che presenterebbe una linea ferroviaria non interrotta, nè gli stessi vantaggi economici. La Commissione sconsiglia poi l'attuazione d'un servizio di battelli-railway sul Lago Maggiore, servizio che, del resto, non riguarderebbe in prima linea la Società del Gottardo.

Per quanto concerne finalmente il reddito presumibile della ferrovia del Gottardo, la Commissione ammette per la intera rete, calcolate le varie parti l' una coll'altra, un traffico specifico di 250,000 viaggiatori e 400,000 tonnellate di merci: ossia per l'arteria principale Immensee-Pino un traffico specifico di 260,000 viaggiatori e 500,000 tonnellate; e per la linea di montagna propriamente detta, Fluelen-Biasca, un traffico specifico di 280,000 viaggiatori e 550,000 tonn. Basandosi su questo traffico, la Commissione calcola in media, per tutta la rete, il prodotto lordo di 52,000 fr. al chil., e le spese d'esercizio, compresi i versamenti al fondo di riserva, in fr. 26,000 al chil., ossia il 50 0[0 degl'introiti. Il prodotto netto sarebbe quindi di fr. 26,000 al chil.; il che, per una lunghezza di 268 chil. (il tronco di 3 chil. Bellinzona-Giubiasco essendo contato per doppio), darebbe un prodotto netto totale di 6,968,000 fr., ossia in somma rotonda di 7,000,000. La Commissione si basa quì sulle inchieste approfondite fatte da parecchi uomini competenti, i quali, benchè abbiano proceduto da sè e separatamente nelle proprie ricerche, pervennero pressochè agli stessi risultati.

Appena la Commissione degli esperti federali ebbe fornito il suo preavviso, la nostra Direzione compilò, sulla base di questo e di concerto con l' ingegnere Koller, Ispettore federale del Gottardo, una nuova perizia per la esecuzione della intera rete del Gottardo. Questa perizia, in data del dicembre 1876 (quì allegata al N. 1) indica, come somma totale necessaria per l'esecuzione della intera rete del Gottardo, la cifra di 260,821,578 fr. La deficenza di 102,400,000 fr., che risultava dalla perizia approssimativa del sig. Hellwag, si riduce dunque, secondo la nuova perizia, ad una somma di 73,800,000 fr. in cifre rotonde. Faremo qui notare che la perizia del dicembre 1876 parte dall'idea che si debba ammettere il 1° luglio 1881 come termine pel compimento della ferrovia del Gottardo.

La cifra più considerevole in ciascuna di queste perizie è sempre quella concernente i movimenti di terra e le opere d'arte. Importa dunque specialmente che si possa contare sulla esattezza di codesta cifra. Noi crediamo, per conseguenza, doverci appoggiare particolarmente al fatto, che la somma di 157,879,331 fr., indicata per movimenti di terra ed opere d'arte nella perizia del dicembre 1876, è fondata sopra basi del tutto sicure. Questa cifra risulta in parte dai prezzi realmente pagati per movimenti di terra ed opere d'arte sulle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso; in parte da offerte o sottomissioni, fatte a titolo obbligatorio da imprenditori capaci e serii, per la esecuzione dei movimenti di terra e delle opere d'arte nelle parti della rete del Gottardo che restano da costruire.

Tali offerte furono provocate dalla Direzione. Specialmente dopo che la Direzione tecnica ebbe compiuto, nello scorso autunno, i progetti dettagliati e le relative perizie per le linee che restano da costruire, la Direzione pensò che, quantunque questi piani dovessero ancora essere approvati dagli organi della Società e dal Consiglio federale svizzero, e che i negoziati relativi alla riorganizzazione dell'impresa del Gottardo non fossero ancora giunti al loro termine, era nondimeno opportuno (affinchè i lavori potessero cominciare appena fossero approvati i piani e l'impresa fosse riorganizzata) di entrare sin da allora in trattative preliminari cogl'imprenditori che fossero disposti ad assumere uno o più lotti di movimenti di terra e d'opere d'arte per le dette linee. Essa invitò quindi gl'imprenditori che desideravano partecipare a queste transazioni preventive, a fare offerte alla Direzione medesima. E questa misura aveva necessariamente per iscopo di fornire tutta la desiderabile certezza circa la parte la più importante del costo delle linee che restano da costruire per la rete del Gottardo. — Le sottomissioni ricevute riguarduno tutte le linee. Di queste sottommissioni la Direzione ha scelto prima quelle che provenivano da imprenditori che presentavano le garanzie richieste, tanto sotto il rapporto dell'attitudine che sotto quello delle risorse finanziarie; e tra esse, quelle i cui prezzi erano i più bassi. Ed è secondo queste ultime che fu calcolato il costo presumibile delle linee che restano da costruire, quale figura nella perizia del dicembre 1876.

Dopochè la nostra Direzione tecnica ci presentò il progetto dettagliato per le parti della rete del Gottardo che restano da costruire, essa lo ha ancora ritoccato, ed ha trovato la possibilità d'introdurre delle economie anche in confronto della perizia del dicembre 1876. E noi crediamo pure che sarà possibile, durante l'esecuzione di alcuni lavori, di portarvi delle semplificazioni, che costituiranno una nuova riduzione abbastanza forte nel costo previsto dalla perizia del dicembre 1876. Finalmente, a nostro avviso, non è dubbio che, allorquando si verrà all'aggiudicazione definitiva dei lavori, verranno fatte parecchie sottomissioni più importanti di quelle che ci sono pervenute in seguito all'apertura del concorso nello scorso autunno. D'altra parte, non bisogna nemmeno perdere di vista che la nuova perizia del dicembre 1876 partiva dalla supposizione che i lavori delle linee che restano da costruire potessero essere intrapresi nel corso del 1877, e che perciò non si è potuto ammettere il 1° luglio 1881 come termine di compimento della ferrovia del Gottardo. Questa supposizione non essendosi disgraziatamente avverata, la perizia del dicembre 1876 si accrescerà, in seguito al prolungamento del periodo di costruzione, di un aumento d'interessi pei capitali già impiegati e pei bisogni dei servizii amministrativi e tecnici, aumento che si può calcolare in una somma di circa 3 3[4 milioni di franchi. Nondimeno è possibile che questa differenza in più venga compensata, e al di là, dalle differenze in meno, di cui abbiamo parlato più sopra. —

Parleremo ora dei *programmi*, che furono stabiliti per la *riorganizzazione finanziaria* della nostra impresa.

Il programma finanziario sul quale si è basata la Società della ferrovia del Gottardo, e su cui riposa ancora, si appoggia alla perizia della Conferenza internazionale. La cifra della deficienza da prevedersi di fronte a tale perizia deve, per la natura stessa delle cose, influire in modo capitale e per più riguardi sulla forma del programma per la riorganizzazione finanziaria dell'impresa.

In tali circostanze, poteva parer conveniente di differire

la compilazione di codesto programma sino al momento in cui si conoscesse esattamente la cifra della deficenza, che il programma deve mirar a coprire. Nondimeno, per soddisfare al voto espresso dal Consiglio federale svizzero, noi non ci ponemmo a questo punto di vista, ma ci ponemmo invece all'opera senza indugio.

E nel giugno 1876, molto prima cioè che la Commissione degli esperti federali avesse dato il suo preavviso sui progetti e sulle perizie dell'Ingegnere in capo, sig. Hellwag; e prima quindi che si avesse potuto determinare, sulla base di quel preavviso, la somma necessaria ad eseguire la rete del Gottardo, la nostra Direzione, di concerto colla Commissione del Consiglio d'amministrazione (che, dietro sua domanda, le venne aggiunta), presentò al Consiglio federale svizzero un programma per la riorganizzazione dell'impresa del Gottardo.

Questo programma abbracciava tre eventualità. In primo luogo, si poneva al punto di vista della esecuzione della intera rete del Gottardo, quale era prevista nel trattato internazionale. Pel caso non fosse possibile ottenere i fondi necessarii a tale uopo, si proponeva, in secondo luogo, di costruire pel momento una linea non interrotta da Immensee a Pino, collegante il nord ed il sud, e di aggiornare ad epoca più propizia la costruzione dei tronchi Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Lugano. Se, anche per un progetto così ridotto, non fosse possibile avere i fondi necessarii, converrebbe, in terzo luogo, limitarsi a costruire una linea da Fluelen a Biasca, e sostituire provvisoriamente ai tronchi Lucerna, ossia Zug-Fluelen e Cadenazzo-Pino, dei servizii di battelli-railway sul lago dei Quattro Cantoni, tra Lucerna e Fluelen, e sul lago Maggiore, tra Mappo (Locarno) ed Arona.

Nell'una, come nell'altra di queste tre eventualità, il programma prevedeva delle modificazioni, ossia riduzioni provvisorie o definitive, nel modo di costruzione risultante dalle disposizioni del trattato internazionale ed ammesso nei progetti e nelle perizie del sig. Hellwag; ed i corrispondenti importi erano più diffalcati dalla perizia approssimativa dell'ingegnere medesimo, presa come punto di partenza. Parimenti, per ciascuna di codeste tre eventualità, il programma conteneva alcune proposte per una conveniente modificazione della situazione dei capitali privati già impegnati nell'impresa, e sulle misure da prendere per assicurarci il concorso di nuovi capitali privati.

Infine, il programma domandava per la sua esecuzione, secondo la prima eventualità, una nuova sovvenzione di 51,760,272 fr., pagabile, durante il rimanente periodo di costruzione, in 4 annualità eguali, e non fruttante interesse se non dopo l'apertura all'esercizio della intera rete; nella seconda eventualità, una nuova sovvenzione di 28,714,592 fr.; e nella terza eventualità, un compimento di sovvenzione di 7,594,172 fr. Va poi da sè che, per queste tre eventualità, era riservato d'introdurre nelle perizie, ch'erano state prese per base di ciascuna di esse, le modificazioni che più tardi fossero per risultare dalle decisioni della Commissione degli esperti federali circa i progetti e le perizie del sig. Hellwag.

Crediamo superfluo diffonderci di più su codesto programma, attesochè, dopo parecchie discussioni tra le Delegazioni del Consiglio federale svizzero e la nostra Direzione, esso fu posto in disparte, per far luogo a due nuovi programmi fondati sopra altra base e lascianti, per così dire, una scelta. Uno di essi (che qui alleghiamo sotto il N. II) parte dall'idea fondamentale di una garanzia da accordarsi dagli Stati sovvenzionanti, sotto forma e condizioni convenienti, ai capitali privati già impegnati nell'impresa del Gottardo: garanzia la cui importanza finanziaria per gli Stati garanti è ridotta, del resto, al meno possibile. La base su cui si fonda il secondo programma (Allegato III) consiste egualmente in una specie di garanzia fornita dagli Stati sovvenzionanti; ma questa garanzia è però limitata. La parte del capitale necessario, che non si potesse ottenere dal concorso dei capitali privati, sarebbe fornita dagli Stati sovvenzionanti mediante Obbligazioni 5 0[0, che sarebbero poste nella stessa linea di quelle già emesse o che restano da emettere dalla Società, ma sulle quali gli Stati sovvenzionanti rinuncierebbero, a favore dei capitali privati impegnati nell'impresa, a percepire gl'interessi, finchè questi capitali privati non avessero ricevuto una quota più o meno elevata, secondo il rango che occupano (capitale-Obbligazioni o capitale-Azioni). In questi due programmi si parte dall'idea che la intera rete del Gottardo sarebbe eseguita, quale è prevista dal trattato internazionale. Nondimeno si potrebbe senza difficoltà adattarli anche ad una delle altre due eventualità previste dal programma primitivo. In fine, ci resta da notare che i due programmi si appoggiano sulla perizia compilata nel dicembre 1876 e basata sul preavviso della Commissione degli esperti federali.

Con nota del 16 dicembre 1876, il Consiglio federale svizzero mise a disposizione dei Governi di Germania e d'Italia i progetti dettagliati (piani e perizie) del sig. Hellwag, e nello stesso tempo comunicò loro i processi verbali della Commissione degli esperti federali, la perizia del dicembre 1876 basata sul preavviso di questi esperti, e finalmente i due ultimi programmi per la riorganizzazione dell'impresa del Gottardo. Il Consiglio federale vi aggiunse l'invito ai Governi sovvenzionanti di volere, dopo esaminati i documenti posti a loro disposizione, partecipare ad una nuova Conferenza internazionale, allo scopo di esaminare ciò che convenisse fare nella situazione finanziaria attuale della Società ferroviaria del Gottardo.

Riguardo alla sensazione prodotta dal costo delle linee Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso, o *linee ticinesi di pianura* (come si chiamano per brevità, ma piuttosto impropriamente), la nostra Direzione giudicò dovere rivolgere al Consiglio federale svizzero, prima che la Conferenza internazionale si riunisse, e perchè ne potesse far l'uso che stimasse conveniente, una esposizione dell'argomento, più chiara e precisa che fosse possibile. Ciocchè ebbe effetto colla lettera del 22 gennaio 1877, che quì alleghiamo (N. IV).

I Governi di Germania e d'Italia si dichiararono pronti, il primo al principio, il secondo alla metà di maggio scorso, a prender parte ad una nuova Conferenza internazionale, che si riunisse tra breve. Per conseguenza, il Consiglio federale svizzero fissò l'apertura di tale Conferenza al 28 maggio, ma, dietro domanda dell'Italia, essa fu differita al 4 giugno.

L'incertezza che, in seguito al lento procedere (crediamo senza nostra colpa) delle trattative per la riorganizzazione regnava sulla sorte riservata alla nostra impresa, ci fece giudicar conveniente di prendere alcune misure sospensive.

Abbiamo già detto nel nostro Rapporto relativo all'ultimo esercizio (*), che avevamo chiamato, il 31 dicembre 1876, un quarto versamento del 20 0[0 sul capitale sociale di 34 milioni di franchi, in questo senso: che il cupone d'interessi di 9 fr., scadente alla stessa epoca pei fr. 300 per Azione già versati, sarebbe dedotto agli azionisti dal versamento ch'erano chiamati ad effettuare, e che sarebbe lasciata loro la facoltà di effettuare il resto del versamento del 20 p. 0[0, sia al 31 dicembre 1876, sia al 30 giugno 1877, alla qual epoca si saprebbe probabilmente a che attenersi circa la situazione della Società.

Ma, vedendo che i negoziati relativi alla riorganizzazione dell'impresa si prolungavano in modo da non permettere di calcolare di essere pienamente al chiaro della situazione della Società per l'epoca fissata al pagamento del saldo del 4° versamento; e non volendo domandare agli azionisti di effettuare codesto pagamento prima che la situazione fosse ben chiarita, il termine del 30 giugno 1877, ch'era stato fissato pel pagamento medesimo, venne aggiornato al 31 dicembre 1877, e gli azionisti, che non hanno ancora pagato il detto saldo, saranno accreditati di fr. 9.27, ossia marchi 7.42, importo del cupone del 30 giugno 1877, come nuovo acconto sul quarto versamento.

Come già sapete, il Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo si è impegnato a prendere, il 31 marzo 1877, la 4ª serie di 20 milioni di fr. del capitale-Obbligazioni di 68 milioni. All'avvicinarsi di questo termine, la Società di sconto di Ber-

(*) E il 5° Rapporto, a cui accennammo da principio, e che pubblicheremo in appresso. (La Red.)

lino si rivolse a noi, in nome del suddetto Consorzio, per sapere « se ci convenisse che il termine del 31 marzo fosse, senz'alcun pregiudizio delle parti, aggiornato a 3 mesi, affine di prevenire la dichiarazione che il Consorzio dovrebbe fare, nelle attuali circostanze, relativamente alla presa del resto delle Obbligazioni ». Noi trovammo conveniente di rispondere affermativamente; e siccome le ragioni che vi ci decisero sussistono tuttora (benchè probabilmente per poco tempo), così non abbiamo esitato ad aggiornare provvisoriamente sino al 15 agosto a. c. (sempre senz'alcun pregiudizio per le parti) il termine fissato per la presa della IV serie del capitale-Obbligazioni.

È forse quì il luogo di dire che, questa primavera essendo gli studii tecnici preliminari per tutta la rete del Gottardo pressochè al loro termine, e d'altra parte avendosi la certezza che non si potrebbe entro l'estate porre mano ai lavori delle linee che restano da costruire, trovammo opportuno di procedere ad una corrispondente riduzione del personale tecnico. Ne risultò che lo stato mensile degli stipendii o indennità fisse del detto personale non ammonta ora più che a fr. 19,718.67, mentre, prima di codesta riduzione, ascendeva a fr. 58,336.72.

La Conferenza internazionale, apertasi a Lucerna il 4 giugno, si chiuse il 13.

Essa partì dal punto di vista essere impossibile, per ragioni finanziarie, di eseguire immediatamente la rete del Gottardo in tutta la sua estensione e con tutta la perfezione prevista dal trattato internazionale. Essa stimò dovere piuttosto cercar di ridurre, per quanto fosse possibile, il costo della linea del Gottardo in generale e le spese da fare pel suo primo impianto. L'idea dei battelli-railway sul lago dei Quattro Cantoni, tra Lucerna e Fluelen, e sul lago Maggiore, tra Locarno (Mappo) ed Arona, come quella delle forti rampe con sistemi speciali (Riggenbach, Agudio, Fell, ecc.) per le linee d'accesso alla grande galleria del Gottardo, furono scartate, dopochè i delegati della Germania e dell'Italia ebbero dichiarato di non potersi prestare allo loro esecuzione. Fu invece deciso di costruire le dette linee ad un solo binario, però con la riserva che, dovunque più tardi, nel corso dell'esercizio, l'allargamento della piattaforma non sarebbe possibile, od importerebbe un aumento considerevole di spesa (p. es. nei tunnel), si eseguirebbero sin da principio i lavori in vista di un doppio binario. Il resto della rete sarà interamente costrutto con binario semplice, ad eccezione della galleria di Goldau, rispetto alla quale il Consiglio federale deciderà se si debba eseguire a binario semplice o doppio.

Fu inoltre convenuto che il raggio minimo delle curve di 300 m., prescritto dal trattato internazionale, potrà, in alcuni casi eccezionali e per sezioni poco estese, essere ridotto sino a m. 280; e che, mentre il trattato internazionale non permetteva di scostarsi dal massimo della pendenza di 25 00[00 che per la sezione Biasca-Lavorgo, ov'era ammesso il 26 00[00, questo stesso massimo potrà essere pure applicato tra Erstfeld (o Silenen) e Göschenen, e tra S. Pellegrino e Fiesso, e si potrà anche andare sino al 27 00[00 tra Bodio e S. Pellegrino e tra Giubiasco e Bironico. Questa riduzione del raggio delle curve e questo aumento delle pendenze non saranno però autorizzati dal Consiglio federale se non in quanto ne risultassero importanti economie.

In fine, sulla domanda formale ed unanime dei delegati della Germania e dell'Italia, fu deciso che le linee Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca e Cadenazzo-Pino dovranno essere aperte all'esercizio alla stessa epoca fissata pel compimento della grande galleria (fine del settembre 1881); ma che la costruzione delle linee Lucerna-Immensee, Zug-Arth e Giubiasco-Lugano sarebbe differita sino ell'epoca in cui la linea Immensee-Pino sarà aperta all'esercizio. Nondimeno fu convenuto che, se nel frattempo la Società del Gottardo si trovasse in grado di costruire l'una o l'altra di queste linee, essa dovrebbe presentare al Consiglio federale una giustificazione finanziaria, che lasci pienamente intatte le risorse destinate alla linea principale Immensee-Pino; ed inoltre che, dopo l'apertura di quest'ultima linea, la Società del Gottardo sarebbe tenuta ad intraprendere ed eseguire le tre linee aggiornate, più presto che lo permetterà la sua situazione finanziaria, dovendo il Consiglio federale decidere sulla questione di sapere quando ne sia veramente il caso ed in qual ordine dovranno essere intraprese le linee di cui si tratta.

Sulla base di quanto precede, e per conseguenza partendo dall'ipotesi che, pel momento, non si costruirà che la linea principale Immensee-Pino, la Conferenza internazionale stabilì un calcolo del costo per la ferrovia del Gottardo: calcolo di cui però i delegati svizzeri contestarono la cifra. Secondo questo calcolo, la spesa ascenderebbe alla somma totale di . . . . Fr. 227,000,000

La Conferenza internazionale, ammettendo che gli ultimi versamenti sulle Azioni saranno effettuati, che la IV serie di Obbligazioni sarà presa, e che le sovvenzioni assicurate dal trattato internazionale saranno pagate, dedusse » 187,000,000

e trovò così che restava uno scoperto di Fr. 40,000,000

Passando poi alla questione circa il modo di raccogliere questa somma, la Conferenza internazionale discusse in primo luogo il mezzo ch'era stato proposto in una garanzia da fornire, sotto una forma o sotto un'altra, dagli Stati interessati. Ma i delegati della Germania avendo dichiarato di non potere, in alcun caso, acconsentire a tale garanzia, qualunque fosse la forma ch'essa rivestisse, la Conferenza internazionale dovette rinunciare a codesta idea; e finì per accordarsi che, sui detti 40 milioni di franchi, 28 milioni dovessero essere forniti come sovvenzione, e che la Società dovesse procurarsi gli altri 12 milioni. La Germania s'impegnava a partecipare alla detta sovvenzione per 10 milioni, l'Italia per 10, e la Svizzera per 8. La nuova sovvenzione sarà posta allo stesso rango della sovvenzione primitiva di 85 milioni, e sarà pagata in annualità, in ragione delle spese per lavori eseguiti.

Fu pure convenuto che, qualora l'interesse del capitale-Azioni eccedesse l'8 0[0 (in luogo del 9 0[0 come prescrive il trattato internazionale), la Società sarà obbligata a procedere ad una riduzione delle tasse, e primieramente a quella delle sovratasse; ma si respinse invece una proposta, secondo la quale la Società sarebbe stata trattata meno favorevolmente che secondo il trattato suddetto, per ciò che riguarda le tasse di trasporto ch'essa è autorizzata a percepire.

Oltre l'obbligo generale, che incombe già al Consiglio federale svizzero a tenore dell'esistente trattato, di sorvegliare affinchè le disposizioni del medesimo sieno convenientemente eseguite, esso dovrà pure, per quanto fu deciso nella Conferenza internazionale, farsi presentare dalla Società i piani e le perizie per la sua approvazione, ed almeno ogni tre mesi le giustificazioni relative all'applicazione delle risorse della Società confrontate colle perizie.

Finalmente fu redatto, in data 12 giugno, un Protocollo finale riassumente tutto ciò che fu convenuto nella Conferenza internazionale; tale documento è qui pure allegato (N. V). — (*Vedi sotto*).

I rappresentanti dei tre Stati vi s'impegnano a sottoporre, con raccomandazione, codesto protocollo finale ai rispettivi Governi, i quali dal canto loro annuncieranno al Consiglio federale svizzero, entro il 31 luglio prossimo, se sono disposti ad adottare le risoluzioni in esso contenute ed a trasformarle in un supplemento al trattato esistente. Il trattato supplementare verrà poi sottoposto alla ratifica delle Camere dei tre Stati interessati. Nel caso che l'adozione del Protocollo finale incontrasse difficoltà, il Consiglio federale svizzero convocherà senza indugio una nuova Conferenza.

Ci resta ancora da informarvi che il Consiglio federale svizzero ha suggerito, nella Conferenza internazionale, l'idea che nel caso in cui le risorse finanziarie, di cui dispone la nostra Società avessero ad esaurirsi prima che abbia potuto aver luogo la piena riorganizzazione dell'impresa del Gottardo, il Consiglio medesimo sia autorizzato a sopperire alle spese per la continuazione dell'impresa, coi fondi che la Società, ha depositato come cauzione, sotto riserva che la cauzione venga integralmente ricostituita, appena la riorganizzazione sarà definitiva. Questo suggerimento non fu sfavorevolmente accolto dalla Conferenza, ed

i rappresentanti della Germania e dell'Italia s'impegnarono ad ottenere che i rispettivi Governi facciano al Consiglio federale, entro breve termine, una dichiarazione a tale riguardo.

Si tratterà ora, sulla base delle risoluzioni della Conferenza internazionale (di cui non ci fu data ancora comunicazione ufficiale), di stabilire un programma per la riorganizzazione finanziaria della nostra impresa. Ma è appena d'uopo soggiungere che, prima di prendere impegni definitivi, noi sottoporremo tale programma ad un'assemblea generale, che sarà all'uopo straordinariamente convocata.

Aggradite, signori, l'assicurazione dell'alta nostra considerazione.

Lucerna, 16 giugno 1877.

In nome del Consiglio d'amministrazione della Ferrovia del Gottardo
Il Presidente FEER-HERZOG.
Il Segretario SCHWEIZER.

In riserva di riferire tradotti anche gli altri Allegati citati nella suddetta Memoria, crediamo opportuno di far luogo oggi a quello recante il testo del Protocollo finale delle Conferenze internazionali, di cui abbiamo già dato ampii ragguagli dietro particolari nostre informazioni.

(Allegato V).

CONFERENZE INTERNAZIONALI
PER LA COSTRUZIONE DELLA FERROVIA DEL SAN-GOTTARDO

Ottava Conferenza

Martedì 12 giugno 1877, ore 4 pom.

Presidenza del sig. Dr. Heer, Presidente della Confederazione svizzera.

Tutti i membri della Conferenza sono presenti.

Protocollo finale.

Riassumendo quì le proposte che hanno ottenuto l'assenso di tutte le Delegazioni o della maggioranza di esse, la Conferenza constata che l'adozione di tali proposte recherebbe con sè le modificazioni ed aggiunte seguenti alla Convenzione del 15 ottobre 1869:

I.

(Articoli della Convenzione del 1869 da surrogare colle disposizioni seguenti).

Art. 2. Affinchè la ferrovia del San Gottardo possa adempiere alle condizioni di una grande linea internazionale, essa non deve, al suo punto culminante, aver più di m. 1162 1/2 d'altezza sul livello del mare.

Il raggio minimo delle curve non dovrà essere inferiore a 300 m.; tuttavia nei casi eccezionali si potrà, per piccoli tratti, applicare il raggio di 280 metri.

Il massimo delle pendenze non dovrà eccedere 25 00/00 tra Gurtnellen e Göschenen, e tra Fiesso ed Airolo; 26 00/00 tra Erstfeld (o Silenen) e Gurtnellen, e tra San Pellegrino e Fiesso; finalmente 27 00/00 tra Bodio e San Pellegrino, e tra Giubiasco e Bironico.

Il Consiglio federale non autorizzerà la Società ad applicare il minimo dei raggi (280 metri) e il massimo delle pendenze (26 a 27 00/00) che nel caso in cui per tal modo si ottenesse importanti economie.

La grande galleria da costruire fra Göschenen ed Airolo dovrà essere costruita in linea retta, salvo la curva di collegamento ad Airolo, colla lunghezza di circa 125 metri.

La grande galleria da Göschenen ad Airolo sarà costruita a doppio binario. Le linee d'accesso da Erstfeld (o Silenen) a Göschenen e da Airolo a Bodio saranno predisposte in modo da ricevere il doppio binario in caso di bisogno. Frattanto queste linee saranno costruite per un solo binario; ma in tutti i luoghi dove più tardi, nel corso dell'esercizio, l'allargamento della piattaforma non sarebbe più possibile, o trarrebbe con sè un ragguardevole aumento di spesa, come ad esempio nelle lunghe gallerie e sui grandi ponti, nei muri, movimenti di terra, ecc., questi lavori saranno eseguiti a tutta prima per un doppio binario.

Tutte le altre linee possono essere costruite per un binario solo. Quanto alla galleria di Goldau, il Consiglio federale giudicherà se debba essere stabilita ad uno, o a due binarii.

Art. 3. I lavori di costruzione della grande galleria tra Göschenen ed Airolo si presume debbano esser compiuti per la fine di settembre 1881.

Le linee da Biasca al lago Maggiore (Locarno) e da Lugano a Chiasso trovandosi terminate e poste in esercizio, i lavori sulle linee Immensee-Göschenen, Airolo-Biasca e Cadenazzo-Pino dovranno essere intrapresi in tempo acconcio a che queste linee siano aperte all'esercizio simultaneamente colla galleria da Göschenen ad Airolo.

La costruzione delle linee Lucerna-Immensee, Zug-Arth, e Giubiasco-Lugano è aggiornata fino all'epoca in cui la linea Immensee-Pino sarà posta in esercizio. Se, nel frattempo, la Società del Gottardo si trovasse in grado di costruire l'una o l'altra di quelle due linee, essa dovrebbe sottoporre al Consiglio federale una giustificazione finanziaria, che lasciasse pienamente intatte le risorse destinate alla linea principale Immensee-Pino.

Dopo l'apertura della linea Immensee-Pino, la Società del Gottardo dovrà intraprendere ed eseguire, quanto più prontamente le sia consentito dalle sue condizioni finanziarie, la costruzione delle tre linee aggiornate. Il Consiglio federale sentenzierà sulla quistione se sia il caso, come pure sull'ordine in cui le linee accennate dovranno essere eseguite.

Art. 4. La Confederazione svizzera provvederà affinchè, per l'epoca dell'apertura della linea Immensee-Pino, questa linea sia collegata colle ferrovie Sud-Argovia e Nord-Est svizzero, dalla Stazione di Immensee.

Congiungendo per la stessa epoca la rete italiana alla linea Bellinzona-Pino, l'Italia provvederà affinchè il collegamento tra la linea del Gottardo e il porto di Genova sia stabilito nel modo più conveniente, a giudizio del Governo italiano, ed in guisa da soddisfare altresì agl'interessi della città di Milano, mediante un tracciato favorevole come quello costeggiante il lago Maggiore.

Le parti contraenti s'impegnano, in modo generale, a fare ogni poter loro affinchè le linee d'accesso alla rete del Gottardo siano corrette nel senso d'un abbreviamento, ed in particolare la Confederazione s'impegna a fare ogni sforzo per ottenere la costruzione d'un tronco che faccia evitare il giro intorno alla Stazione di Altstätten.

Nel caso che questa linea di accorciamento non fosse costruita al momento dell'apertura all'esercizio della linea del Gottardo, si procederebbe ad una riduzione equivalente delle tariffe dei trasporti.

Art. 9. Quando l'interesse del capitale-Azioni superi l'8 0/0, la Società sarà obbligata a procedere alla riduzione delle tasse, e in primo luogo a quella delle sovratasse.

Art. 11. La Confederazione svizzera assumerà l'impegno generale di far eseguire le prescrizioni della presente Convenzione, riguardanti la costruzione della ferrovia del San Gottardo.

Inoltre, i piani di costruzione e le perizie saranno sottoposti all'approvazione del Consiglio federale, a cui la Società dovrà presentare, quante volte a lui sembri necessario, e almeno ogni tre mesi, le giustificazioni intorno all'applicazione delle sue risorse, confrontate colle perizie.

La Confederazione svizzera dovrà esigere dalla Società una cauzione corrispondente, in modo bastevole, agli obblighi da essa contratti. Questa cauzione consisterà in un deposito di contanti o di buoni valori, e non sarà restituita se non quando la Società abbia adempito agli obblighi suoi, od abbia fornito sotto altra forma le garanzie necessarie.

Il Consiglio federale pronuncierà su tutte le quistioni, che si riferiscono alla costruzione della grande galleria.

Esso s'impegna a presentare agli Stati sovventori dei rapporti periodici sull'andamento e sullo stato dei lavori, come pure sul risultato dell'esercizio. Questi rapporti saranno mensili e trimestrali, in quanto all'andamento dei lavori; trimestrali ed annuali per l'esercizio.

II.

(*Articolo addizionale alla Convenzione del* 1869).

La sovvenzione, di cui coll'articolo 17 della Convenzione del 15 ottobre 1869 era stata stabilita la cifra in 85 milioni, sarà aumentata di 28 milioni.

La Germania s'impegna a partecipare a questo aumento per la somma di 10 milioni di franchi;

L'Italia per la somma di 10 milioni;

La Svizzera per quella di 8 milioni.

Al finire d'ogni esercizio, il Consiglio federale stabilirà la cifra dell'annualità da pagare su questa sovvenzione supplementare, secondo l'ammontare delle spese fatte, e determinerà la quota di ciascuno degli Stati contraenti in ragione della loro partecipazione al nuovo sussidio.

Le disposizioni degli articoli 18 e 19 della Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869 sono applicabili a questo sussidio.

III.

(*Articolo finale*).

Tutte le disposizioni della Convenzione del 15 ottobre 1869, che non sono modificate dagli articoli precedenti, rimangono in vigore.

Sebbene parecchie di queste proposte non abbiano avuto l'assenso unanime delle Delegazioni, siccome è dimostrato dai verbali della Conferenza; e sebbene oggi ancora istruzioni speciali non permettano di ottenere questa unanimità, segnatamente per ciò che riguarda la cifra del sussidio (II), su cui la Delegazione italiana riserva in modo particolarissimo la decisione del suo Governo, le tre Delegazioni s'impegnano nondimeno a sottoporre, con raccomandazione, il presente prótocollo finale ai loro Governi; i quali, dal canto loro, annunzieranno al Consiglio federale svizzero, prima del 31 luglio prossimo, se siano disposti ad accettare questo schema di risoluzioni ed a trasformarlo in un supplemento alla Convenzione del 15 ottobre 1869. Se tutte le parti interessate risponderanno affermativamente, il Consiglio federale svizzero formulerà, coi rappresentanti della Germania e dell'Italia accreditati presso di lui, il trattato supplementare da conchiudersi, prefinendo un termine di ratificazione il più breve possibile. Se, per lo contrario, le dichiarazioni dei Governi saranno tali da rendere necessarii nuovi colloqui, il Consiglio federale convocherà immantinente una nuova Conferenza.

Fatto e sottoscritto a Lucerna, in tre originali, il 12 giugno 1877.

La Delegazione dell'Imp. Germanico	*La Delegazione* del Regno d'Italia	*La Delegazione* della Confed. Svizzera
De Roeder.	Martuscelli.	Dott. J. Heer.
Kinel.	G. Boccardo.	Schenk.
	S. Valsecchi.	Welti.
—	M. Massa.	Koller.

Nostre Corrispondenze

Roma, 26 giugno.

Una nuova edizione del disegno di ferrovia Modena-Lucca, già riveduto e corretto parecchie altre volte, venne di recente esaminata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ma non sembra che abbia incontrato miglior sorte delle edizioni precedenti. L'autorevole Consesso avrebbe opinato (se non erro) che non si potrà compiere uno studio comparativo tra le due antiche avversarie, la Modena-Lucca e la Parma-Spezia, se non quando gli studii del progetto testè riesaminato sieno presentati più completi. In ogni caso, lasciatemi aggiungere che, nello studio comparativo di quest'ultime due linee, non si potrà fare astrazione dai legittimi affidamenti dati alle popolazioni da preesistenti leggi, come in modo esplicito dichiarava, pochi giorni sono, l'on. Zanardelli al Parlamento. —

Il comm. Epaminonda Segrè, consigliere delegato della Società delle ferrovie Sarde, intraprese un breve viaggio nell'isola per esaminare *de visu* e *de audito* il fatto e il da farsi, tanto relativamente alla manutenzione ed all'esercizio delle linee compiute, quanto rispetto alle nuove linee di prossima costruzione.

Tornerà a giorni, e porrà tosto mano alla compilazione degli statuti, che, a senso dell'ultima Convenzione, devono essere sottoposti all'approvazione dell'Assemblea generale degli azionisti; e questa verrà convocata, non appena comparirà nelle colonne della *Gazzetta Ufficiale* il Decreto Reale di approvazione della Convenzione sovraccennata. —

I signori Renault di Bastia e Carpineto di Genova, i quali avevano presentato i loro documenti d'idoneità per essere ammessi al concorso per l'aumento del ventesimo sui lavori del porto di Genova, bisogna dire che abbiano mutato pensiero all'ultim'ora, perchè il secondo esperimento d'asta andò deserto, di maniera che rimase deliberatario definitivo dell'importante impresa, colla riduzione del 4,44 0[0, nominativamente l'egregio ing. Fofani, e realmente l'on. deputato Breda, avendo con sè la Banca di costruzione Veneta, del cui Consiglio d'amministrazione egli è il noto ed abile presidente. È cosa, in verità, soddisfacente che un'opera di sì gran rilievo, tanto per il suo costo presunto di 26 milioni, quanto per le conseguenze commerciali ed economiche che avrà per Genova e per l'Italia, si compia coll'oro, col senno e colla mano intieramente italiani. Auguriamoci ch'essa riesca degna delle nostre antiche tradizioni, ed utile quanto vivamente desideriamo. —

La Commissione di collaudo del Palazzo delle Finanze (altra opera colossale, che si va compiendo, come sapete, in Roma, sotto la direzione dello stesso on. Breda), dopo averne perlustrate le fondamenta e trovatane perfettamente regolare la esecuzione, tenne in questi giorni parecchie riunioni, e si riunirà ancora per giudicare intorno ad una differenza di 700,000 lire, che esisterebbe fra i calcoli della Impresa costruttrice e quelli del Commissario governativo. La Commissione è composta (credo d'avervelo già riferito altre volte) dagli Ispettori del Genio civile, prof. Betocchi presidente, Ferrucci e Cantagalli. —

Alla deficienza delle notizie di questa settimana, locchè segna il principio della diserzione estiva di persone di affari da Roma, vi offro il compenso d'una mezza dozzina di pareri, di molto interesse, pronunciati in diverse riprese dal Consiglio di Stato in materia di strade ferrate: pareri, ben inteso, dei quali io non riassumo qui che la massima direttiva costituente la giurisprudenza.

— Anche una ferrovia da una città ad un luogo di ritrovo e di villeggiatura può avere il carattere di un'opera di pubblica utilità.

Per concedere una ferrovia pubblica ad un privato è necessario che nel Capitolato offerto all'approvazione siano indicate le tariffe dei trasporti, od almeno le norme sulle quali debbono venire compilate.

— Anche per le ferrovie intraprese dalla speculazione privata, la decadenza stabilita per i concessionarii che non hanno soddisfatto pienamente agli obblighi incontrati negli atti di concessione, è di pien diritto, sènza che occorra costituzione in mora.

Per le ferrovie di tal sorta, venuto meno il concessionario ai propri obblighi, devesi intendere risoluto il contratto; ed allo Stato non corre alcun obbligo di continuarne l'impresa.

— Dato che una strada provinciale sia sufficientemente larga, si potrà permettere la occupazione di una parte pel servizio di una ferrovia a cavalli.

In regola generale, nei Capitolati, i quali servono di base alle concessioni di ferrovie all'industria privata, converrà uniformarsi, quanto è possibile, al titolo V della legge sui lavori pubblici, per tutelare l'interesse dello Stato e del pubblico.

Si dovrà anzi, per maggiore sicurezza, aggiungere nel Capitolato: « Oltre le condizioni speciali imposte dalla presente Convenzione, saranno osservate le disposizioni del titolo V della legge 20 marzo 1865, allegato F, in tutte quelle parti che possono essere applicabili alle ferrovie a cavalli, e che non sono modificate dal presente Capitolato ».

— Qualunque modificazione, che si vorrà fare agli atti di concessione ed ai Capitolati di una ferrovia dovrà essere autorizzata per legge. In altri termini, le modificazioni che non sono una diretta e necessaria conseguenza della sostituzione del vapore alle forze animali, non possono farsi che con la sanzione legislativa.

— Il carattere distintivo delle strade ferrate si è la esclusività, cioè che abbiano sede propria, importino servitù sulle proprietà locali, e richiedano speciali cautele.

Tali strade, qualunque sia il sistema di trazione, a vapore o a cavalli, cadono sotto le disposizioni speciali per le ferrovie, sancite dalla legge sulle opere pubbliche.

Quelle invece che non alterano la viabilità ordinaria, ma richiedono soltanto il collocamento di ruotaie in ferro sulle strade esistenti, nè impediscono la circolazione dei soliti veicoli e carri, dette specificatamente *tramways*, sono regolate con le norme generali di polizia stradale.

— Alle ferrovie a cavalli, concesse sulle strade rotabili già esistenti, non sono applicabili le disposizioni della legge sulle opere pubbliche, che riguardano le strade ferrate propriamente dette.

Non può fare ostacolo alla introduzione di ferrovie a cavalli sulle strade pubbliche già esistenti il patto in vigore con i concessionarii di strade ferrate propriamente dette, secondo il quale non possono essere costruite linee parallele alle concesse, o linee che uniscono due punti colle concesse.

Lo Stato ha facoltà ed insieme obbligo di ordinare le discipline che devono regolare l'esercizio delle ferrovie a cavalli, per la sicurezza e garanzia della pubblica viabilità.

È opportuna una legge, che regoli la materia delle ferrovie a cavalli dette comunemente *tramways*.

Conchiuderò ora io coll'osservare, che quest'ultimo avviso espresso dal Consiglio di Stato venne già preso in considerazione dall' on. Ministro dei lavori pubblici, il quale promise appunto, nell' ultima discussione del suo bilancio alla Camera, di presentare in novembre una legge per regolare la speciale materia dei *tramways*. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato la Società dell'Alta Italia a procedere all'acquisto di altre dieci locomotive a carrello mobile, destinate per le linee a curve ristrette, e più particolarmente per la linea Genova-Pisa

La Società darà corso quanto prima alle pratiche necessarie per l'aggiudicazione.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta del 9 corr., ha approvato il progetto dell' ing. Guerra per una ferrovia allacciante le due Stazioni di Salerno e San Severino, la prima sulle linee Meridionali, la seconda sulle Romane.

La lunghezza di questa ferrovia sarebbe di m. 15,941, ed il costo presunto di tre milioni di lire.

A complemento della notizia pubblicata nel precedente nostro numero circa i lavori della ferrovia Dossobuono-Legnago, riceviamo da Verona i seguenti particolari in data d'ieri:

L'armamento della nuova linea Dossobuono-Legnago arriva oggi presso la Stazione di Cerea. La tratta che manca al compimento della posa di binario sull'intera linea è di soli chilometri 8. L'armamento è completamente ultimato nelle Stazioni di Vigasio e di Isola della Scala.

Entro la metà di luglio prossimo, saranno ultimate, in quanto ad armamento, anche le Stazioni di Bovolone e di Cerea.

L'intero tronco sarà completamente ultimato per la fine del detto mese di luglio, e dentro i primi giorni di agosto potrà essere aperto al pubblico servizio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Romane. — Il Consiglio d'amministrazione delle Strade ferrate Romane ha deliberato di aggiungere al programma per l'adunanza generale di domani, 28, il seguente oggetto:

« Proposta dell'azionista sig. Bordas di revocare il mandato di consigliere d'amministrazione al signor Koenigswarter ».

Ippoferrovia Roma-Tivoli. — La Società intraprenditrice dei lavori per la esecuzione della ferrovia a cavalli da Roma a Tivoli ha invitato il Ministro dei lavori pubblici a recarsi in quella città per esaminare i lavori già incominciati, e che si proseguono con grande attività. L'on. Zanardelli ha accettato l'invito, ed il 24 corr. si recò a Tivoli, in compagnia del segretario generale del suo Ministero e di alcuni ingegneri. La sua visita farà sì che la Società anzidetta proseguirà con maggiore alacrità l'opera incominciata, per terminarla in breve tempo e farne risentire i vantaggi al più presto, tanto ai Romani, quanto agli stranieri che quivi fanno dimora nella stagione d'inverno.

Ferrovia Eboli-Reggio. — La *Gazz. di Napoli* annunzia che i Comuni dei circondarii di Lagonegro e Sala Consilina hanno votato i seguenti sussidii per la ferrovia Eboli-Reggio, tracciato Gargiulo:

Comune di Viggianello, L. 50,000 — Id. di Lagonegro, 60,000 — Id. di Castelluccio Superiore, 4000 — Id. di Latranico, 1000 — Id. di Sanseverino Lucano, 20,000 — Id. di S. Arsenio, 1000 — Id. di Moliterno, 50,500 — Id. di Castelluccio Inferiore, 4000 — Id. di Episcopia, 3000 — Id. di Atena, 15,000 — Id. di Castrovillari, 30,000 — Id. di Carbone, 1000 — Id. di Francavilla sul Sinni, 1000 — Id. di Lanone, 400 — Id. di Teano, 200 — In totale finora lire 240,600.

Ferrovie venete. — Il 19 corr., nelle stanze del Municipio di Venezia, si sono riuniti i signori cav. Collotta, comm. Fornoni e comm. Mocenigo per la Commissione ferroviaria veneta, coi delegati della Deputazione provinciale di Rovigo, dott. Piva, avv. Zilli e dott. Giuseppe Marchiori, assistiti dal segretario Antonibon, allo scopo di paraffare la domanda ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze per la concessione della ferrovia Adria-Chioggia per Loreo.

Fu concordato di chiedere al Governo l'assunzione dell'armamento, compresa la massicciata, e dell'esercizio; nonchè un concorso chilometrico corrispondente alla importanza strategica della linea, e per un periodo non minore di 35 anni, oppure un capitale che vi equivalga.

La Commissione ferroviaria veneta doveva riunirsi di nuovo il 22 per concretare la formula anche per la domanda di concessione dell'altra linea Mestre-S. Donà-Portogruaro, mentre, in omaggio alle deliberazioni del Consiglio provinciale, la presentazione delle due domande dovrebbe essere simultanea.

Fra pochi giorni pertanto si sarà fatto un nuovo passo verso la meta, alla quale da tanto tempo si aspira.

Ferrovia Monza-Calolzio — Leggiamo nella *Perseveranza*:

Il 17 corrente ebbe luogo in Milano l'assemblea generale della Società ferroviaria Monza-Calolzio. Presiedeva il comm. Angelo Villa-Pernice, presidente del Consiglio di amministrazione. Dai rapporti comunicati all'Assemblea si ebbe a rilevare con piacere, come questa intrapresa segni ogni anno un progresso lento, ma costante; nei suoi prodotti; e come il profitto del 1876 superi quello del 1875, ad onta delle grosse spese che si sono dovute fare per migliorare la costruzione della strada. In tre anni di esercizio si raggiunse un prodotto chilometrico di circa 14 mila lire, eguale quasi a quello di alcune grandi linee arteriali dell'Italia centrale e meridionale. Nei mesi d'estate, il prodotto chilometrico supera d'assai le 16 mila lire. — Questa linea appartiene alla rete secondaria, ma potrebbe divenire una sezione di una grande linea primaria, quando da Lecco la ferrovia si spingesse verso la Valtellina e lo Spluga. Questa intrapresa ha tutto il favore del pubblico per i grandi interessi che sono ad essa collegati; e dovrebbe anche essere veduta con occhio benevolo dal Governo, perchè la linea venne costruita, nella massima parte, cogli sforzi del capitale privato, e la Società, mentre paga gravi imposte, non gode della menoma garanzia o sovvenzione chilometrica.

L'Assemblea, prima di sciogliersi, convinta della necessità di dare una equa e legittima soddisfazione agl' interessi del pubblico ed a quelli degli azionisti, che vanno di pari passo, ha adottato ad unanimità una mozione, proposta dal deputato Giuseppe Robecchi, colla quale, mentre ringrazia il Consiglio d' amministrazione per le provvide cure dedicate all'azienda sociale, si associa a lui in tutte quelle pratiche energiche che vorrà tentare perchè sieno rimossi gli ostacoli che impediscono di dare all'impresa tutto lo svolgimento di cui è suscettibile, e perchè si ottenga sollecitamente l'attivazione del quarto treno ed una migliore distribuzione delle corse esistenti.

Tramway Milano-Saronno — Alle 8 del 24 mattina, una folla di popolo si raccoglieva intorno al maestoso Arco del Sempione per veder prendere d'assalto dagl'invitati gli elegantissimi e comodi carrozzoni del *tramway* Milano-Saronno, di cui finalmente, dopo tanti ostacoli, si celebrò la solenne inaugurazione.

Il prefetto della Provincia conte Bardesono e il sindaco Belinzaghi furono i primi a salire sulla prima delle carrozze, la quale era tirata da quattro cavalli. Essa, seguita a breve distanza da altre nove, giunse, dopo circa due ore di viaggio, a Saronno senz'alcun accidente.

Qualche altra delle vetture uscì, invece, più d'una volta dalle rotaie. Ciò, ad onor del vero, accadde per imprevedibili accidentalità, e non per difetto di costruzione della linea, che fu trovata da tutti, meritevole di approvazione.

Al rondò del Sempione, alla Cagnola, a Musocco, a Ospiate, a Torretta e Saronno, i viaggiatori del *tramway* incontrarono le più liete accoglienze. Musiche, pennoni, bandiere, stendardi, tappeti alle finestre, evviva clamorosi dappertutto.

Su tutti i volti brillava la gioia di vedere finalmente esaudito uno fra i più vivi desiderii di quella popolazione tanto industriale.

Il prefetto conte Bardesono, il sindaco Belinzaghi e tutti gli altri invitati alla cerimonia, che riuscì sotto molti aspetti proprio solenne, furono accolti in Saronno da tutte le notabilità del paese.

Il Sindaco, il Prefetto, il deputato Fano, il deputato di Cuggiono sig. Canzi, e varii altri cospicui personaggi s'intrattennero a lungo con signori rappresentanti della Società belga intraprenditrice, coll'ingegnere della stessa sig. Pietro Maestri, a cui è dovuta una gran parte di merito, e coi solerti membri dell'Amministrazione, Ravizza e nobile Marco Greppi.

Il Prefetto e il Sindaco ebbero per tutti una parola di sentita approvazione.

Alle 11 e mezzo circa, quasi 200 commensali prendevano parte al banchetto, offerto dalla Società dei *tramway* nel cortile del Municipio; e naturalmente non vi mancarono discorsi e brindisi, che noi crediamo di omettere per brevità.

Ferrovia Settimo-Rivarolo. — Nella seduta del 22 corr., il Consiglio comunale di Torino era invitato a deliberare sulla domanda di concorso per il prolungamento di questa ferrovia sino a Castellamonte.

Il concessionario cav. Reinfeld, nel trasmettere la relazione dei lavori, oramai quasi ultimati, della riduzione della ferrovia Settimo-Rivarolo da trazione a cavalli a trazione a vapore, rassegnò la domanda di concorso per il prolungamento della linea di 7 chilometri da Rivarolo a Castellamonte. Calcolando per tale nuova opera una spesa di lire 700,000, ed allegando che il Comune di Castellamonte già accordò un concorso di L. 100,000, chiese che per altrettanto si impegnasse il Comune di Torino.

La Commissione delle ferrovie ritenne eccessiva la somma domandata, in confronto dell'utilità che dal progettato prolungamento potrà risentire la città di Torino; e fu d'avviso che si potesse accordare un concorso ragguagliato a lire 8000 per chilometro, e quindi in totale di L. 56,000, alle condizioni seguenti:

1° Che l'opera sia compiuta entro un anno dalla data della deliberazione del Consiglio; 2° Che il servizio sia diretto, senza trasbordo, da Castellamonte alla Stazione di Porta Susa a Torino; 3° Che le tariffe pei viaggiatori non siano superiori a quelle stabilite dalle attuali leggi sulle ferrovie.

La Giunta adottò questo progetto, e ne propose l'approvazione al Consiglio comunale, colla riserva di nulla pagare del sussidio se non ad opera compiuta.

Leggesi poi la lettera con cui il concessionario della ferrovia rispose alla notificazione della deliberazione della Giunta. Sostanzialmente essa dice. che la domanda fatta era limitatissima in confronto delle spese da sostenersi; che la diminuzione della cifra del sussidio richiesto al Municipio renderebbe assai difficile l'ottenere il necessario concorso dei capitalisti; e che la ferrovia costrutta su grande sezione potrà diventare principio della gran linea sotto-alpina. Sul termine fissato di esecuzione entro un anno dalla data della deliberazione del Consiglio comunale, osserva che, trattandosi di costruzione di nuova linea, la concessione vuol esser fatta per legge, e chiede che dalla data di questa concessione sia calcolato il termine prefisso all'esecuzione dell'opera.

Il cons. Allis osservò che questa risposta viene a dire in sostanza, che conviene o aumentare la somma di sussidio proposta dalla Giunta, o rinunziare a veder compiuta l'impresa. Egli propende per la concessione di una somma maggiore della proposta, trattandosi di ferrovia che serve ad una gran massa d'interessi collegati con quello di Torino; e conchiuse chiedendo che, dimezzata la differenza tra la domanda e l'offerta, si porti ad 80 mila lire il sussidio.

Il Sindaco risponde che le ragioni che indussero la Giunta a ridurlo da L. 100,000 a 56,000, furono svolte nella relazione presentata al Consiglio, e ritiene che la Giunta, anche dopo la lettera testè letta, persista unanime nel suo primo parere. Unicamente per non prendere da solo la responsabilità delle conseguenze del voto, volle comunicare al Consiglio le dichiarazioni ultime del concessionario.

Allis consente a ritirare la sua proposta d'aumento, con che rimanga impregiudicata ogni questione relativa a trattative ulteriori col concessionario, che dimostra l'insufficienza del concorso ora concesso, e salva alla Giunta la facoltà d'iniziare tali trattative.

Il Sindaco aggiunse che la Giunta ha sempre piena facoltà d'iniziare trattative nuove, anche dopo la deliberazione del Consiglio.

Respinta la proposta sospensiva del cons. Benintendi, il Consiglio approvò, a gran maggioranza, la proposta della Giunta di ridurre a 56 mila lire il sussidio per la costruzione del tronco Rivarolo-Castellamonte.

Ferrovia Torino-Bra. — Nella stessa seduta il Consiglio comunale si occupò pure della costituzione della Società per questa ferrovia.

Nell'ottobre 1875, il Consiglio comunale deliberava di concedere L. 300,000 a fondo perduto a favore della Società che si fosse resa concessionaria della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia economica fra Torino e Bra, vincolando però l'obbligo del concorso alla condizione che la

Società fosse costituita entro un anno dalla deliberazione del Consiglio. Scaduto il termine senza che si fosse costituita la Società, il Comitato chiese una proroga per tutto il corrente anno. La Giunta, considerata l'utilità della ferrovia ed i molti motivi che inducono a sperare nel buon esito del progetto, non dissentì dal chiedere al Consiglio di consentire alla proroga, subordinandola però ad una condizione. Ed è questa: nel caso di costruzione di altre linee diramantisi ad una delle Stazioni della ferrovia Torino-Bra, debba il concessionario di essa concedere il transito sul tratto di ferrovia già da esso costrutto, e l'uso delle Stazioni a favore delle nuove linee, mediante prezzo equitativo di locazione.

Benintendi svolge i motivi pei quali, fra il cozzo di molteplici interessi e la gara di diversi progetti di linee che corrono parallele o mettono capo agli stessi punti, propone il rinvio delle questioni ferroviarie alla Commissione, perchè istituisca studii comparativi, e scelga il progetto da preferirsi e favorirsi senza duplicare sussidii.

Il Sindaco risponde che, in quanto alla duplicazione di sussidio, basta notare che la sovvenzione sarà data a quella delle Società concorrenti che prima si presenterà organizzata.

Sull'istanza del cons. Oytana, fa poi dar lettura d'una memoria dell'ing. Cora sul progetto di ferrovia da Dronero ad Airasca, che esso dice accolto con gran favore da tutti i Comuni interessati, e già sussidiato per 350 mila lire dal Municipio di Saluzzo e per 200 mila lire da quello di Villafranca. Chiede al Municipio di Torino un sussidio in ragione di 6 mila lire per chilometro: il percorso della ferrovia è di chilometri 71.

Dopo altri discorsi pro o contro, la proposta sospensiva del cons. Benintendi venne adottata dal Consiglio.

Tramways di Torino. — La Società generale dei *tramways* domandò la facoltà di collocare un binario in via Doragrossa, tra piazza Castello e piazza dello Statuto, fino all'incontro del binario pel Martinetto, con tre scambii lungo tale percorso.

Il Sindaco ritenne che la concessione di una linea così rilevante non potrebbesi fare senza che la Società offerisse in compenso tutti i maggiori vantaggi desiderabili a favore del pubblico, sia ne' prezzi, sia nella perfezione del servizio. La Società dichiarò che comprenderebbe in una sola corsa (e così al prezzo di centesimi 10 o 15, secondo i posti) l'intiero tragitto da piazza Castello alla barriera del Martinetto, e di concedere pure altre facilitazioni, stabilendo come segue le corse della rete:

1. Da piazza Castello alla barriera di Piacenza, m. 2800;
2. Da piazza Castello alla barriera di Casale, m. 2600;
3. Da piazza Vittorio a piazza dello Statuto, m. 3000;
4. Da piazza Vittorio a piazza Solferino, m. 3100;
5. Da piazza Castello alla barriera del Martinetto, m. 2900, al prezzo di cent. 10 o 15 per ogni corsa e secondo la classe.

La Società si obbligherebbe ad un *minimum* di corse giornaliere per ogni linea, in numero di 68 nella stagione estiva e di 15 nell'invernale, tenendo a carico suo tutte le spese di spostamento di rotaie e formazione di lastricato agli scambii per una lunghezza di 90 metri su tutta la larghezza della via, e metà della spesa per lo sgombro delle nevi.

La Giunta propose quindi al Consiglio comunale, nella suddetta seduta, di accordare, a tali condizioni, la concessione richiesta.

E dopo viva discussione, la proposta della Giunta venne approvata dal Consiglio alla quasi unanimità.

Ferrovia Torino-Rivoli. — La Giunta municipale di Torino, in seduta del 20 corr., deliberò di dar voto favorevole presso il Consiglio comunale per la concessione, chiesta dal cav. Colli, di collocare sulla piazza dello Statuto un binario di ferrovia per congiunzione colla linea Torino-Rivoli, da esercitarsi con macchine fumivore a vapore; con che il prezzo dei posti per la corsa fino alla Tesoriera non ecceda i 10 centesimi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 32.10 dal lato di Göschenen, e di m. 20.20 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 52.30, cioè m. 7.50 in media giornaliera.

Roccia sempre durissima ad Airolo.

Ferrovie svizzere — Il Consiglio nazionale, nella seduta del 18 corrente, continuò la discussione del rapporto di gestione del Consiglio federale circa il *Dipartimento delle ferrovie e del commercio.*

Il sig. Stämpfli, relatore della Commissione, richiamò l'attenzione del Consiglio sulla situazione precaria delle ferrovie svizzere, che attribuisce a colpa delle Società, le quali si caricarono di una folla di linee concorrenti e poco produttive, e presentò il seguente postulato:

« Il Consiglio federale è invitato a vegliare a che si metta in esecuzione più esattamente che finora l'articolo 18 della legge federale sulle ferrovie, del 25 dicembre 1872, combinato coll'articolo 27 della concessione-tipo, adottata in data del 27 dicembre 1873, per quanto concerne la determinazione delle spese di costruzione di ogni linea. La attenzione del Consiglio federale è specialmente attirata su questo punto, che sarebbe a desiderarsi di adottare delle regole precise, secondo le quali i lavori d'ampliamento ed i nuovi lavori dovrebbero figurare o nel conto delle spese di costruzione o nel conto delle spese d'esercizio ».

Questo postulato è adottato senza opposizione.

Il sig. Stämpfli poi, a nome della minoranza della Commissione, svolge il seguente postulato:

« Il Consiglio federale è invitato a fare una inchiesta ed a presentare un rapporto sulla quistione di sapere se, per ragioni speciali, esistono fra certe Compagnie delle strade ferrate dei contratti o convenzioni che possono esercitare un'influenza perniciosa sull'esercizio, sul personale e sul materiale delle ferrovie svizzere ».

Questo postulato è basato sulla situazione della Svizzera Occidentale verso la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo, circa la Stazione di Ginevra, e sulla Convenzione conchiusa dalla Svizzera Occidentale col signor Cheronnet, come direttore, la quale dà a quest'ultimo il diritto di disporre del materiale e del personale, il che sarebbe pericoloso in tempo di guerra. Lo stesso si verifica per la Nord-Est, verso il sig. Coutin.

Questo postulato è combattuto dal signor Wirth-Sand, perchè avrebbe per effetto di interdire l'ammissione di qualunque forastiero nell'Amministrazione delle ferrovie svizzere.

Il sig. Feer-Herzog crede la Svizzera abbastanza armata dalla legge per poter disporre delle ferrovie e del suo materiale in tempo di guerra.

Il sig. Planta esprime la sua meraviglia che, mentre molti Svizzeri occupano eminenti posizioni ferroviarie all'estero, si tenti ora di escludere gli stranieri dalle Amministrazioni svizzere.

Il sig. Stämpfli replica che in Francia gli Svizzeri possono occupare certe posizioni nelle ferrovie, ma non esserne direttori.

Il sig. Morel trova il postulato poco chiaro. Se ha per iscopo di invitare il Consiglio federale a vegliare che i contratti che possono avvenire fra due Compagnie, non abbiano a minacciare l'indipendenza della Svizzera, il postulato è superfluo, il Governo essendo sufficientemente armato; se ha per iscopo d'impegnare maggiormente l'Amministrazione federale negli affari delle Compagnie ferroviarie, l'oratore vi si opporrebbe, poichè questa soverchia ingerenza solleverebbe grandi malcontenti.

Dopo altri discorsi in favore o contro, il postulato è respinto da 52 voti contro 38.

— Nella seduta del 19 dello stesso Consiglio, il signor Stämpfli, relatore presentò un postulato della minoranza, invitante il Consiglio di Stato ad ordinare una dettagliata inchiesta ed a presentare poi ai Consigli legislativi un rapporto sulle cause dello stato deplorevole nel quale si tro-

vano l'esercizio e l'economia delle nostre strade ferrate, come pure sulle vie e sui mezzi propri a mettervi rimedio.

La minoranza crede che si potrebbero fare delle importanti economie nell'Amministrazione delle ferrovie coll'iniziativa della Confederazione, e cita in proposito quanto avvenne per le poste e pei telegrafi. Calcola a 15 milioni le economie che potrebbero essere ottenute sull'esercizio, a mezzo della Confederazione; e fa allusione alla quistione del Gottardo, il cui scioglimento presenterà senza dubbio delle difficoltà.

Il sig. Wirth-Sand combatte il postulato. La quistione sollevata presenta tre alternative: o la Confederazione si incaricherà soltanto, a nome delle Compagnie, della direzione e della tenuta dei conti, ed allora l'oratore dubita delle grandi economie che si otterranno; o si incaricherà dell'esercizio con garanzia di un minimo delle entrate, e ciò non sarà accettato; o finalmente essa affrancherebbe le linee svizzere, e ciò condurrebbe al riscatto. Per quest'ultima alternativa si deve ben pensare alla situazione finanziaria della Svizzera, che può aggravarsi maggiormente per la situazione politica e finanziaria dell'Europa. Consiglia quindi di attendere tempi migliori.

Dopo altri discorsi in favore e contro, il sig. Schenck, consigliere federale, dichiarò che già da due mesi il Consiglio federale ha ordinato l'inchiesta che domanda il postulato. Il suo risultato sarà comunicato alle Camere, e solo allora sarà il tempo di discutere se e come la Confederazione dovrà intervenire.

Nella votazione, fatta per appello nominale, il postulato venne rifiutato da 80 voti contro 42.

— Finalmente, nella seduta del 20 al Consiglio degli Stati, il sig. Olivier Zchokke sviluppa una sua mozione così concepita:

« Il Consiglio federale è invitato a fare una inchiesta sulla quistione di sapere se convenga, nell'attuale situazione ed in presenza delle fatte esperienze, che la Confederazione introduca d'officio delle riforme nelle strade ferrate svizzere.

« Il Consiglio federale è invitato a sottoporre il suo rapporto e le sue proposte ad una Commissione di sette membri, la quale sarà nominata in questa sessione, affinchè possa fare il propriq rapporto nella prossima sessione ».

Questa mozione venne però respinta da 29 voti contro 8, senza discussione.

Ferrovie tedesche — Scrivono da Monaco, 18, alla *Perseveranza*:

La Direzione generale delle nostre ferrovie, oltre aver introdotto già da varii anni il riscaldamento dei vagoni in tempo d'inverno, a mezzo del vapore, oggi pensa di adottare la illuminazione a gas pei vagoni stessi; e si crede che fra qualche mese essa la potrà estendere a tutte le corse.

Ferrovie in Iscozia — Presso Dundee, in Iscozia, si sta attualmente terminando la costruzione di un ponte gigantesco, che sarà il più lungo di quanti ponti esistono in Europa.

Questo ponte, che traversa la riviera Tay, alla sua foce, è destinato a mettere Tay-Port in comunicazione con Broughty-Ferry. Si sa che i treni, che vanno ad Edimburgo ad Aberdeen, si fermano a Tay-Port, e che i viaggiatori sono costretti a traversare in una chiatta il golfo di Tay per riprendere la ferrovia a Broughty.

Il *Dundee Advertiser* annunzia che gli appaltatori del nuovo ponte gigantesco si sono impegnati a terminare il loro lavoro ed a farne la consegna alla Compagnia del Nord il 15 settembre prossimo venturo, giorno in cui i treni ferroviarii varcheranno, per la prima volta, il largo golfo che separa le contee di Forfar e di Fife.

Ferrovie in Birmania. — La ferrovia della valle dell'Irrawaddy (Birmania inglese) è stata aperta al pubblico per il trasporto di merci e passeggieri fino dai primi dello scorso maggio. La linea percorre da Rangoon a Proma una distanza di 163 miglia, e conta 18 Stazioni, di cui le principali sono quelle di Hlangen, Hmaubee, Teikgyee e Konnityna.

La tariffa per i passeggieri e le merci si distingue per la sua modicità. Non vi ha che una tariffa, secondo la classe, da una Stazione all'altra, qualunque sia la distanza: fr. 1.25 per la 1ª classe, 60 centesimi per la seconda, e 30 centesimi per la terza. Tariffe altrettanto basse sono quelle per le merci.

Il paese tra Rangoon e Proma è assolutamente piano; i lavori più considerevoli che si sono dovuti eseguire sono i ponti e le arginature dei corsi d'acqua. Per questi lavori si sono incontrate delle serie difficoltà; e per una o due stagioni di pioggia vi sarà pericolo di sfondamenti di terreno e i ponti saranno esposti ad accidenti. Nel Delta dell'Irrawady, i mesi di luglio ed agosto presentano grandi ostacoli ai lavori di costruzione. Le pioggie sono eccessive, ed avvengono spesso delle inondazioni sopra vastissimi territorii.

La linea attraversa quello che potrebèe chiamarsi letteralmente un campo gigantesco di risi. La ferrovia agevolerà grandemente il trasporto di questo prodotto, e contribuirà ad aumentare le risaie. Attualmente bisogna trasportare il riso a grandi distanze per imbarcarlo sopra i corsi d'acqua; e quando ciò è avvenuto, bisogna sopportare ancora le spese di trasporto fino a Rangoon sulle barche degli indigeni. Si può quindi agevolmente immaginare quale vantaggio presenterà la ferrovia alla popolazione dell'interno, e quale impulso essa darà alla coltivazione dei terreni ancora incolti, che rappresentano nove decimi della totalità.

Un indigeno può ora fare il viaggio da Rangoon a Proma in due giorni per ferrovia, e in cinque o sei giorni per mezzo del vapore. Quando la rapidità potrà essere aumentata, come lo sarà senza dubbio quando la solidità della via sarà stata sperimentata, il tragitto si farà comodamente in sei ore.

Venti anni fa, nel mezzo della più bella strada di Rangoon, un cavallo si sprofondava nel fango fino al ventre; ora non solo le strade sono lastricate, ma si può passeggiare per la lunghezza di parecchie miglia, all'ombra della mangifera e del tamarindo lussureggiante, che fiancheggiano le strade. La ricchezza della città, che cresce rapidamente, è attestata dalla bellezza delle sue costruzioni.

Contemporaneamente all'apertura della strada ferrata, una linea telegrafica è stata stabilita da Penang ad Elephant-Point, alla foce del fiume di Rangoon. La corda, sopra una distanza di 800 miglia, completa la comunicazione fra l'India e la Nuova Zelanda per Rangoon, e fra l'India e la China per la stessa via. Dacchè è stata immersa, questa corda funziona a perfezione; essa è, al dire dei giornali inglesi, la corda più perfetta che sia mai stata immersa.

Notizie Diverse

Porto di Genova — Il 22 corrente vennero definitivamente aggiudicati all'ingegnere Luigi Foffani i lavori di ampliamento e di sistemazione del porto di Genova per la somma, già ridotta del ribasso fatto del 4.44 0|0, di lire 24,909,529.64. (Vedi la *Nostra Corrispondenza da Roma*).

Lavori del Tevere. — La *Libertà* scrive:

Finalmente possiamo annunciare che questi lavori sono cominciati sul serio, e dai preparativi fatti dall'Impresa si può ritenere che continueranno con tutta l'alacrità e l'esattezza necessaria.

Il lavoro principale è quello del Lungo-Tevere sulla sponda della Regola. In questa località l'Impresa Campos, oltre ad un importanre movimento di terra, che ascende a qualche centinaio di migliaia di metri cubi, e che già è a buon porto, ha cominciato a stabilire i pali per formare le palizzate necessarie alla fondazione del muro verticale. Questo muro, largo in base 4 metri e 50 centimetri, avrà al vertice lo spessore di m. 1.50; e partendo dall'angolo della Casa religiosa dei Cento Preti, per la lunghezza di circa 410 metri, raggiungerà il sasso di Giuditta in prossimità del Ponte a Quattro Capi. Attualmente sono stati piantati

i pali per la fondazione del muro, il quale avrà un fondamento di 4 metri sotto il pelo delle acque magre.

Il lavoro presenta alcune difficoltà, come quella di dover deviare tutti gli scoli delle cloache che si gettano nel Tevere; e qui sarebbe il caso, giacchè si vuol fare un lavoro per bene, di prendere una qualche deliberazione sulla opportunità di costruire i collettori per lo sfogo delle acque e degli scoli della città. Si calcola che, se la stagione buona continuerà per circa tre mesi, la fondazione del muro verticale potrà essere compiuta ed il muro elevato a tale altezza da non temere d' essere danneggiato dalle piene.

Sulla sponda destra e sotto il Ponte Sisto è stato formato un argine, nel quale è stato racchiuso l'ultimo arco. Giorni sono si metteva a posto una pompa a vapore per prosciugare la parte contenuta in quest'argine, e ciò per mettere a giorno una platea o briglia in travertino, esistente sotto l'arco al livello delle acque magre, e che evidentemente serve a collegare il primo pilone colla spalla del ponte. Questa platea, come lo dimostra lo stemma del Papa Sisto IV esistente nel centro di essa, rimonta al 1470 circa, e deve essere considerata come un lavoro inteso a dare al ponte una maggiore stabilità.

Sembra che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo maturo esame, abbia ordinato la rimozione di questa platea, nella certezza che il Ponte Sisto non ne dovrà soffrire alcuna lesione, e per lasciare all'acque un passaggio più ampio, formando la platea un vero e proprio ostacolo. Ove, per avventura, se ne mostrasse il bisogno, questa briglia potrà essere costruita nuovamente a 4 metri sotto il livello al quale trovasi attualmente.

Gli altri lavori eseguiti nel letto del Tevere, e che hanno una certa importanza, sono quelli che riguardano la rimozione degli ostacoli, come antiche opere d'arte, piccoli archi, argini rivestiti, pennelli, muraglioni, ecc. ecc. A cominciare dal porto di Ripetta fino a quello di Ripagrande, ovunque si è incontrato un ingombro, si è procurato di rimuoverlo. Il lavoro però più importante è stato quello della rimozione delle mole, che esistevano presso il Ponte Sisto, ed in maggior quantità presso il Ponte Rotto ed il Ponte a Quattro Capi. Si è cominciato anche il lavoro per allargare maggiormente la sezione dei due rami del fiume lungo l'isola Tiberina; ed a tale uopo sono stati demoliti alcuni muraglioni, che si trovavano dietro il giardino dell'Ospedale dei Fate-bene-fratelli.

Infine, presto comincierà il trasporto delle terre, che formano l'argine della Regola, per mezzo di grandi barconi.

Interessi economici di Roma — In una delle ultime tornate del Consiglio direttivo della Società degl'interessi economici di Roma, il socio Grispigni dette lettura di due sue relazioni, una per domandare al Governo l'impianto in Roma di un'officina per la costruzione del materiale ferroviario; l'altra per la provvista di una quantità ragguardevole di forza motrice destinata all'industria.

Ecco il testo dello schema di deliberazione, che il detto Consiglio sottoporrà all'approvazione dell'assemblea generale:

« Udita la relazione della seconda Sezione,

« L'Assemblea generale

« Delibera di far petizione al R. Governo, perchè, all'occasione dei nuovi contratti che farà per l'esercizio delle ferrovie dello Stato, voglia introdurre nei Capitolati l'obbligo alle Società esercenti di impiantare in Roma una grande officina di costruzione e di riparazione del materiale ferroviario.

« Incarica il Consiglio direttivo di porgere in suo nome tale preghiera al R. Governo.

« Lo invita a procurarsi all'uopo l'appoggio e la cooperazione di tutte le rappresentanze officiali della città e provincia di Roma, ed adoperarsi in tutti quei modi che troverà opportuni perchè questa domanda sia favorevolmente accolta ».

Tempio israelitico in Torino — Al Consiglio comunale di Torino, nella seduta del 25 corrente, la Giunta municipale, in base all'offerta fatta dal Consiglio d'amministrazione dell'Università israelitica, propose l'acquisto del famoso Tempio israelitico per il domandato prezzo di lire 150,000, chiedendo in pari tempo il prelevamento dai fondi materiali di cassa di altre lire 100,000 per provvedere frattanto alla continuazione dei lavori.

La proposta fu vivamente combattuta dai consiglieri Pasquali, Favale, Pacchiotti e Sclopis; ma, dietro gli schiarimenti e le dichiarazioni dell'architetto Antonelli e del Sindaco, appoggiati dai consiglieri Corsi ed Allis, la proposta del Municipio venne approvata dal Consiglio con 23 voti favorevoli e 15 contrarii.

Noi ci asterremo da qualunque commento; ma ci pare davvero incredibile che il Comune siasi così leggermente sobbarcato ad una ingente spesa non prefinita, non necessaria, nè utile, ma di *puro lusso*, e senza condizioni o riserve, con voto pienissimo di fiducia alla Giunta.

Servizio di vetture cittadine. — A proposito dell'attuazione del servizio speciale di vetture cittadine presso la Stazione ferroviaria di Porta Nuova (da noi dettagliatamente annunciata nel precedente numero), la Giunta municipale di Torino, nella seduta del 20 corr., approvò l'aggiunta di due disposizioni a quelle già indicate per il detto servizio speciale di vetture cittadine, ammettendo la corsa di ritorno colla tariffa di lire 0.60, ed il *maximum* di chil. 50 per il peso dei bagagli da trasportarsi.

Convenzione pei servizii marittimi. — La *Gazz. Uff.* del 22 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 15 mese stesso, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per la Convenzione relativa ai servizii postali e commerciali marittimi, già da noi pubblicato.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

GUIDA DEGLI AZIONISTI.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Stazionarii i valori ferroviarii nella scorsa settimana, ma in buona vista sempre le Azioni della Società delle Meridionali, che conservarono il corso di 345 a 344. Le Obbligazioni relative s'aggirarono sul 228.75 al 229. I Boni invariati a 572. I portatori di questi Boni in oro potranno esigere, a partire dal 1° luglio prossimo, il pagamento della cedola XV di L. 15 in oro, e gli azionisti quelli della cedola XIV di L. 12.50 per il semestre d'interessi scadente il 30 corrente, nonchè il rimborso di L. 500 in oro dei Boni estratti al XIV sorteggio avvenuto il 2 aprile decorso.

Poche transazioni in Sarde: a 226.25, per quelle della serie A; a 230.80, per quelle della serie B — Le Vittorio Emanuele vennero negoziate a Torino a 242 e 243.

Nella Borsa di Parigi, le Lombarde s'aggirarono tra il 156 al 151; le Obbligazioni tra il 233 al 232; — Le Vittorio Emanuele da 212 salirono a 220, e chiusero a 218 — Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero tra il 67 al 69; le Obbligazioni tra il 233 al 231.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazz. Uff.* del 16 corrente ha pubblicato la distinta delle num. 2055 Obbligazioni del Debito ex-Pontificio 1857 (Prestito Rothschild) acquistate al valore del corso nel semestre dal 1° giugno al 30 novembre 1876, con decorrenza dal 1° giugno 1876, i cui numeri vengono resi di pubblica ragione.

— La *Gazzetta Ufficiale* del 18 corrente ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della Ferrovia di Cuneo, comprese nella 36ª estrazione seguita in Firenze il 15 giugno 1877, in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870).

41 della 1ª emissione 5 0[0 da L. 400 caduna
(Creazione 26 marzo 1855)

123	331	378	1187	1344	1523	2128	2269	2395
2861	3751	3961	4198	4698	4732	4834	5112	5122
5361	5535	5971	6390	6497	6519	6563	6747	7497
8516	8592	8808	9148	9568	9563	9573	9955	10097
10167	10269	10273	10831	10889.				

30 della 2ª emissione 3 0[0 da L. 500 cadauna
(Creazione 21 agosto 1857).

307	1118	1291	2152	2515	2535	2739	3185	3197
3625	3919	4457	4591	5718	6060	6154	6689	8047
8167	8231	8392	9164	10434	10624	12784	12865	12882
14460	14674	15519.						

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 30 giugno 1877, e dal 1° luglio successivo avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè: quelle di 1ª emissione colle cedole dal 45 al 120 e quelle di 2ª emissione colle cedole dal 41 al 90.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — La *Gazz. Uff.* del 20 corrente ha pubblicato la distinta per la quinta estrazione a sorte, seguita in quel giorno a Firenze, di 102 cartelle di Obbligazioni della serie B, aventi diritto al rimborso a datare dal 1° del prossimo luglio, presso le Ditte incaricate.

La cedola n. 9 delle dette Obbligazioni serie B, in L. 7.50 in oro, sarà dal 1° fino a tutto il 15 del prossimo luglio pagata dalle Ditte incaricate in L. 6.35 in oro, nette dalla ritenuta di L. 1.13 in carta per tassa di ricchezza mobile, e di L. 0.44 per tassa di circolazione.

Dal giorno 16 luglio in poi, tanto il pagamento della cedola n. 9, quanto il rimborso delle Obbligazioni estratte, saranno esclusivamente fatti in Torino dalla Ditta bancaria U. Geisser e C.

Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano — Nella estrazione eseguitasi il 20 corrente in Milano, presso la sede di questa Amministrazione, per l'ammortizzazione di una serie delle Obbligazioni di questa Società, venne estratta la serie n. 402.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale serie cesseranno col 1° luglio p. v. di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime, al valor nominale di L. 500 per cadauna Obbligazione, verrà fatto presso la Banca Popolare di Milano (via S. Paolo 12), a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Prestito della Città di Milano del 1866 — 43ª Estrazione del 16 giugno 1877.

Serie estratte: 532 4202 4880 4904 4971.

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
532	63	100,000	4971	91	1,000	532	8	500

Premii di L. 100.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
4880	37	4904	9	4904	51	4904	95	4971	34

Premii di L. 50.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
532	6	532	20	532	31	532	87	4880	8	4880	38
4880	99	4904	23	4971	7	4971	56.				

Premii da L. 20.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
532	11	532	45	532	46	4202	30	4202	59	4202	69
4880	4	4880	52	4880	60	4880	95	4904	29	4904	45
4904	68	4904	86	4971	3	4971	29	4971	82	4971	93

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 5 serie sopra estratte, sono rimborsabili con L. 10.

Il rimborso si fa a datare dal 15 dicembre 1877, salvo la competente ritenuta, presso la Cassa comunale di Milano.

La prossima estrazione avrà luogo il 17 settembre 1877.

CONVOCAZIONI

Banca agricola italiana — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza generale pel giorno 16 luglio p. v., per la nomina di un nuovo Consiglio d'amministrazione, e per deliberare sui provvedimenti pel servizio della Banca o per la sua liquidazione.

Impresa dell'Esquilino — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 luglio p. v. in Genova (via S. Giuseppe, 44), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione, per l'approvazione del bilancio 1876, per la nomina di consiglieri, per modificazioni allo statuto sociale, e per deliberare sopra operazioni finanziarie diverse.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Ferrovia d'Ivrea — Dal 25 corr. si paga agli azionisti, presso la Cassa del Credito Mobiliare italiano in Torino, il dividendo del 1° semestre 1877 in L. 7.50 per azione.

Società ferroviaria del Gottardo — Dal 30 corrente, il pagamento degli interessi semestrali scadenti alla detta epoca si effettuerà, dietro consegna dei rispettivi vaglia delle Obbligazioni della 1ª e 2ª serie (ossia dei titoli di fr. 1500 in L. 37.50 in oro, e di fr. 1000 in L. 25.00 in oro), presso le sedi della Banca Nazionale in Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Livorno.

Banca Generale — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse semestrale 5 0[0 in ragione di L. 6.25 per azione. I pagamenti si fanno in Roma presso la sede centrale, in Firenze presso i signori E. Fenzi e C., in Milano presso la sede della Banca, ed in Trieste presso i signori Morpurgo e Parente.

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 1° luglio p. v., presso le Casse della Compagnia in Parigi (piazza Vendôme, 12) ed in Napoli (via Chiaia, 138), si pagherà agli azionisti il 28° cupone in L. 15.

Società anonima della strada ferrata Vigevano-Milano — Dal 1° luglio p. v., presso la Banca popolare di Milano (via S. Paolo, 12), si pagherà agli azionisti la cedola degl'interessi maturante il detto giorno, in L. 5.07, depurata delle tasse di ricchezza mobile e di circolazione.

Società dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo — Dal 1° luglio p. v., presso la Banca Popolare in Bergamo e presso la Banca Generale in Milano, si pagherà la cedola n. 11, in L. 11.50 per azione, cioè L. 4.50 per semestre interessi 1877 e L. 7 per dividendo 1876.

Banca Lombarda di depositi e conti correnti — Dal 1° luglio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse semestrale in L. 6.25 per azione, presso la sede della Banca in Milano (via Silvio Pellico, 10).

Società anonima per la ferrovia Mantova-Cremona — Dal 1° luglio p. v. si pagherà la cedola N. 5 in L. 17.50 oer le Azioni, cioè L. 12.50 interessi 5 0[0, e lire 5 dividendo 1875-75; più L. 15 per le Obbligazioni serie A, e L. 12.50 per le Obbligazioni serie B. I pagamenti si fanno in Milano, sede sociale (via Silvio Pellico, 12), in Mantova e Crepresso i banchieri incaricati.

Banca Veneta di depositi e conti correnti. — Dal 2 luglio p. v. si pagheranno agli azionisti L. 3.43,75 per azione, quale primo acconto del dividendo 1877 in ragione del 5 0[0 annuo. Il pagamento a Padova e Venezia, presso le sedi della Banca Veneta, a Milano presso la Banca Lombarda, ed a Genova presso la Società Generale del Credito Mobiliare Italiano.

Lanificio Rossi — Dal 2 luglio p. v., presso la sede sociale in Milano, presso la sede centrale in Schio, presso la filiale in Padova, e presso la Banca di Credito Veneto in Venezia, si pagherà agli azionisti il 1° semestre interessi 1877 in ragione di L. 30 per azione, portato dalla cedola n. 13.

Società Lloyd italiano (*in liquidazione*) — Dal 2 luglio p. v., presso la sede sociale in Genova (piazza S. Sepolcro, 4), si pagherà un 2° riparto di L. 20 per azione.

Banca di Torino — Dal 5 luglio p. v., presso la sede della Banca in Torino e presso i signori Vogel in Milano, si pagheranno gli interessi per l'anno 1877 in ragione del 5 p. 0[0 sul capitale versato. L'erogazione della riserva in aumento del capitale non essendo stata approvata dal Governo, l'ammontare degl'interessi sarà di L. 12.40, come in passato.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 25ª Settimana.

PRODOTTI *dal 18 al 24 giugno 1877*

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3439	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	770,173.60	712,762.55	57,411.05	»
Merci a grande velocità . .	214,925.10	198,726.50	16,198.60	»
Merci a piccola velocità . .	746,401.20	813,488.75	»	67,087.55
Totale dei prodotti ferroviari	1,731,499.90	1,724,977.80	6,522.10	»
Navigazione sui laghi . . .	17,571.30	15,209.75	2,361.55	»
Totale della settimana . .	1,749,071.20	1,740,187.55	8,883.65	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 24 giugno 1877*

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	17,159,437.65	16,743,414.45	416,023.20	»
Merci a grande velocità . .	4,854,356.05	4,617,270.95	237,085.10	»
Merci a piccola velocità . .	20,171,819.79	19,123,247.15	1,048,572.64	»
Totale dei prodotti ferroviari	42,185,613.49	40,483,932.55	1,701,680.94	»
Navigazione sui laghi . . .	385,644.19	312,986.85	72,657.34	»
Totali	42,571,257.68	40,796,919.40	1,774,338.28	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 25ª settimana . . .	502.03	515.84	— 13.81	— 2.68
Prodotti totali	12263.26	12106.44	+ 156.82	+ 1.30

Strade Ferrate Meridionali

22ª Settimana. — *Dal 28 maggio al 3 giugno 1877*

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	493,175.27	341.06
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	408,966.78	282.83
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 84,208.49	+ 58.23
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	9,362,724.64	6,474.91
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	7,961,170.04	5,505.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,401,554.60	+ 969.26
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1877.	1,088.—	126,518.58	116.29
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	93,333.19	93.24
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 86.—	+ 33,185.39	+ 23.05
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,078.19	2,916,001.52	2,704.53
Introiti corrisp. nel 1876 .	972.24	2,463,917.01	2,534.27
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+105 90	+ 452,084.51	+ 170.26

Strade Ferrate Romane

15ª Settimana — *Dal 9 al 15 aprile* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	531,680.43	16,832.23
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	534,914.20	16,934.95 (a)
Differenza { in più . . .	—	—	—
Differenza { in meno . . .	—	3,233.77	102.72
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 aprile 1877 .	1,647	7,450,526.07	15,725.20
Periodo corr. 1876	1,647	7,129,781.81	14,947.12
Aumento	—	320,744.26	778,08
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti dal 1° gennaio a tutto aprile 1877

TITOLI	ANNO 1877	ANNO 1876	Differenza in meno
Viaggiatori	151,462.45	161,028.03	9,565.58
Merci a grande velocità	15,663.81	17,527.12	1,863.31
Merci a piccola velocità	115,633.63	124,290.55	8,656.92
Introiti diversi . . .	14,886.73	18,511.73	3,625. »
	297,646.62	321,357.43	23,710.81

Chilometri esercitati		Prodotto chil.
1876 . . .	198	L. 1623.02
1877 . . .	198	» 1503.27
		In meno L. 119.75

Avvisi d'Asta

Il 4 luglio p. v., presso la Prefettura di Modena, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco compreso fra il torrente Dolo e la strada Vitriolo-Montefiorino, della lunghezza di m. 5390.60, per la presunta somma di L. 75,500. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito d'asta L. 4000 in numerario o biglietti B. N.; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Il 6 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del teonco della strada nazionale da Palermo a Girgenti per Corleone e Bivona, compreso fra l'abitato di Cianciana ed il flume Platani, della lunghezza di m. 9206.85, per la presunta somma di L. 137,366. Lavori da eseguire entro 370 giorni. Deposito d'asta L. 5000; cauzione definitiva L. 13,800 in numerario o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà un'asta per l'appalto del consolidamento del braccio ovest della caserma S. Francesco in Velletri, per il presunto importo di L. 12,000. Lavori da eseguire entro 120 giorni. Deposito L. 1200 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Fano, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto del prolungamento dei moli al Porto Canale e dei restauri al molo Guardiano, sul dato di L. 42,006.91, così ridotto in seguito del ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito L. 4650 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rettificazione del tratto di strada nazionale Spezia-Cremona, compreso tra l'abitato di Pontremoli e l'incontro della detta strada nazionale con quella di Dobbiano, della lunghezza di m. 1679.60, per la presunta somma di L. 70,000. Deposito d'asta L. 3500; cauzione definitiva L. 3000 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle riparazioni ai danni verificati nel 5° tronco della strada nazionale di Valle d'Agri, compreso fra Torretta la Cava e Corleto, per la presunta somma di L. 40,275.58. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito d'asta L. 3000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Il 9 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Allara fino al territorio di Militello, della lunghezza di m. 5120.12, per la complessiva somma di lire 135,000. Deposito d'asta L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che dall'abitato di Simbario arriva al quadrivio presso Cardinale, della lunghezza di m. 8790, per l'importo di L. 66,232.25. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito d'asta L. 1100 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7850 idem o rendita D. P.

— L'11 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Susa in Francia pel Monginevro, compreso tra la Stazione ferroviaria di Oulx ed il confine francese sul Monginevro, della lunghezza di m. 18,331, per la presunta somma di L. 12,020. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1886. Deposito d'asta L. 1500; cauzione definitiva L. 400 di rendita D. P.

— Il 12 detto mese presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 7 archi sull'Ofanto, lungo la strada nazionale di Matera presso Valva alla provinciale di Melfi presso Bisaccia, per la presunta somma di L. 233,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto del ristauro e della sistemazione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, diramazione su Milazzo, compreso fra la Sella Mandràzzi e Novara di Sicilia, della lunghezza di m. 10,376, per la presunta somma di L. 317,769. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito d'asta L. 20,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 1° luglio prossimo, le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la Cedola XIV (*coupon*) di L. 12.50 per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno corrente:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Venezia** sig. Jacob Levi e figli.
a **Parigi** la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale.
a **Ginevra** sig. Bonna e Compagnia.
a **Londra** sig. Baring Brothers e Compagnia.
} al Cambio che sarà ulteriormente stabilito

Firenze, 16 giugno 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i portatori dei certificati di Azioni di questa Società che a partire dal 1° luglio p. v. presso le Casse della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano in Firenze e Torino e presso quelle della Cassa di Sconto di Genova, si pagheranno L. 25 per ogni Azione, cioè:

L. 5 per interessi del 1° semestre del corrente anno.
L. 20 a titolo di dividendo per lo spirato esercizio 1876.

Roma, 22 giugno 1877. LA DIREZIONE.

SOCIETA' ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in Oro*, che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio prossimo,

il *pagamento* della Cedola XV di L. 15 in oro per il semestre d'interessi scadenti il 30 giugno corrente; nonchè

il *rimborso* in L. 500 in oro dei *Buoni estratti al XIV sorteggio* avvenuto il 2 aprile decorso:

a **Firenze** la Cassa Centrale della Società.
a **Ancona** id. dell'Esercizio id.
a **Napoli** id. Succursale id.
a **Milano** sig. Giulio Belinzaghi.
a **Torino** la Società generale di Credito Mobiliare Italiano.
a **Roma** id. id. id.
a **Genova** la Cassa Generale.
a **Livorno** la Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a **Parigi** la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
a **Ginevra** id. id.

Firenze, 16 giugno 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i portatori delle Obbligazioni (in oro) della suddetta Società, che a partire dal 1° luglio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della Serie L estratta il 31 marzo ultimo, in ragione di L. 500 in oro, rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione.

b) Il pagamento di L. 15 in oro importo della Cedola n. 17 per gli interessi maturati al 31 giugno 1877, sotto deduzione di L. 1.98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.20 per 100 secondo l'art. 1 della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13.02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma,* presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Firenze,* id. idem.
a *Torino,* id. idem.
nelle altre *Piazze d'Italia* indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle Sedi e Succursali della Banca Nazionale nel Regno d'Italia e della Banca Nazionale Toscana;
a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e Comp.;
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers;
a *Berlino,* presso i signori Robert Warschauer e C.;
a *Ginevra,* presso i signori Bonna e C.;
a *Francoforte s|M.*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 17 giugno 1876.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori Azionisti che a partire dal 1° luglio prossimo, si procederà al pagamento di L. 40.50 per ogni Azione liberata di L. 350, contro il ritiro della cedola n. 17.

Questo importo si compone come appresso:
L. 30 dividendo per l'esercizio 1876 fissato con deliberazione dell'assemblea generale ordinaria degli azionisti del 30 aprile p. p.
L. 10.50 interessi del 6 per 100 pel 1° semestre 1877.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze,* id. id.
a *Torino,* id. id.
a *Genova,* presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a *Milano,* id. id.
a *Venezia,* id. id.
a *Napoli,* id. id.
a *Palermo,* id. id.
a *Livorno,* id. id.
a *Parigi,* presso i signori A. J. Stern e C.;
a *Londra,* presso i signori Stern Brothers;
a *Berlino*, presso i signori R. Warschauer e C.
a *Francoforte* S|M, presso il signor Jacob S. H. Stern;
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.
Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, 20 giugno 1876.

FERROVIA D'IVREA

Il Consiglio d'amministrazione, in seduta d'oggi, ha fissato il dividendo del 1° semestre 1877 in L. 7.50 (sette centesimi cinquanta) per caduna azione, pagabile presso la Cassa di Credito Mobiliare Italiano a partire dal 25 corrente.

Torino, 21 giugno 1877. **L' AMMINISTRAZIONE.**

ORCEL
RAPPRESENTANTE
Via Pietro Verri, 20
Milano

Refrattari — al quintale

- TERRE (di *Bollène*) Rosa, per fabbriche di porcellane, vetrerie, ecc. . . . . . . , L. 5.75
- Grigia, per fonderie, caldaie a vapore, ecc. . . . . » 4.90
- SABBIA (di *Chamblin*), usata dal *Creusot*, *S. Etienne*, *Terre-noire* ecc. . . . . » 3.60
- MATTONI Qualità detta *Quaix*, per alti forni. Qualità detta *Inglese*.
- FORNI (di *Tain*), per panattiere, offellaro, Stabilimenti, ecc., *risparmio del* 25 0[0 *in combustibile*.

CEMENTI — (Presa)

- PORTLAND . . . . 6 a 12 ore » 11.20
- VICAT . . . . 8 a 15 » » 9.40
- GRAPPIER, per piastrelle, terrazze, ecc. 24 a 36 » » 5.40
- GRENOBLE superieur *Lent* vasche da cartiera e di conceria, vagelli, marciapiedi, piani caricatori, carreggiato, e laddove abbisogna una resistenza eccezionale . . . 3 a 15 » » 5.60
- *Prompt* vôlte in betone, canalizzazioni forzate, ecc. . . . 10 a 30 min. » 4.75
- PORTE DE FRANCE modellatura, ecc. 5 a 10 » » 5.50

Prezzi in ORO e per ordinazione a VAGONE COMPLETO franco *Modana-transito*.
In quanto poi alle spese della percorrenza italiana, ogni Stazione potrà favorirne esatte informazioni.

DINAMITE d'ASCONA, prescelta nei lavori del Gottardo a cassa di chilog. 25 cadauna . . . . il chilo L. 5.—

CAPSULE per dinamite, triplice forza, in scatole di 100 . . . . il mille » 50.—

MICCIE DA MINA BICKFORD (a barile contenente metri 2500)

- ordinarie, per l'asciutto . il-metro » —.05
- incatramate, per l'umido . » » —.05
- a nastro, per l'acqua . » » —.085
- gutta percha, idem . » » —.16

Prezzi in Oro
Merce franca in ogni Scalo merci P. V. delle Ferr. d'Italia.

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI

Italiani ed Esteri

Abbonamenti ed Annunzi per tutti i giornali.

Torino, via Finanze, 13.

G. B. MONTI e C.a

Success. Duca LITTA e C.a

TORINO

via Madama Cristina, n. 27, 29 e 31

Caloriferi ad aria calda con rivestimento in terra refrattaria.
Nuovo **sistema per le Filande** onde togliere completamente la fumana nella stagione invernale.
Nuovo **Essicatoio** a ruote per bozzoli ed **Essicatoi** ed **Asciugatoi** per ogni sorta d'industrie.

LES MODES PARISIENNES

25, Rue de Lille, Paris

Au moment où les dames commencent à se préoccuper des modes nouvelles qu'on portera cette année, nous croyons devoir signaler à nos lectrices une charmante et utile pubblication; Les Modes Parisiennes, où elles trouveront les renseignements les plus variés et les plus complets.

Tandis que la plupart des journaux analogues attendent, pour donner les modes nouvelles de chaque saison, que cette saison soit commencée, Les Modes Parisiennes, prenant les devants, publient, dès à présent, un choix considérable de modèles d'automne et d'hiver, accompagnés de descriptions détaillées, d'indications pratiques et de patrons permettant de les exécuter soi même.

Ajoutons que les dessins de Modes Parisiennes, sont tous exécutés par de véritables artistes, d'après des modèles fournis par les premières maisons de Paris, et que ce journal est ainsi l'image fidèle de toutes les nouveautés, de toutes les élégances pour lesquelles la capitale de la France donne le ton au monde entier et qui se résument dans ces mots qu'il a si heureusement pris pour titre: Les Modes Parisiennes.

Les Modes Parisiennes paraissent tous les huit jours.

Pour tous les pays faisant partie *de l'Union postale*, le prix d'un trimestre d'abonnement est de 5 francs, et de 8 fr. 50 pour l'édition avec gravures coloriées.

Un numéro spécimen est envoyé à toute personne qui en fait le demande par *lettre affranchie* ou par *carte postale*.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 4 Luglio 1877 N.° 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE INTERPELLANZE SULLE FERROVIE nella discussione del bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1877

(Fine del discorso del Ministro dei lavori pub. — V. N. 25)

FERROVIE DEL VENETO.

Vengo ora alle linee da lungo tempo vagheggiate dalla città di Venezia. È certo che il Veneto ha dato in Italia un nobilissimo esempio d'iniziativa, di coraggio, di saper fare da sè per provvedersi delle proprie ferrovie. In quel giorno, infatti, di cui era stato proposto il progetto di legge, mediante il quale stabilivasi che venisse dato per ogni linea ferroviaria che si volesse costruire, un sussidio di 1000 lire al chilometro per 35 anni, in quel giorno, mentre in generale si trovava troppo inadeguato, troppo esiguo tale sussidio, la Venezia disse: Io me ne contento; con questo sussidio parecchie delle linee che mi mancano penso a farle da me. Ed essa si raccolse infatti in Consorzii provinciali, e si accinse a costruire una rete di importanti linee a questa condizione. La Venezia, che ha dato questi ottimi esempi in addietro, si propone di procedere ancora animosa sopra la stessa via. Ed in vero, i sussidii che dalle Provincie della Venezia sono offerti per la linea da Venezia a Portogruaro, per la linea da Adria a Chioggia, per la linea di Bassano, sono veramente cospicui.

Ora io dichiaro che, in forza di questi sacrifizii che la Provincia di Venezia nobilmente si impone, noi comprenderemo queste linee nella prima proposta di costruzioni ferroviarie; e ciò, sia che si adotti la base del sussidio chilometrico, sia che si offra a quella, come ad ogni altra provincia, di provvedere all'armamento ed all'esercizio, ove gli enti locali provvedano alle altre opere stradali.

FERROVIE DELL'EMILIA.

Mi è d'uopo ora parlare di linee, le quali occuparono, con vario ed anche opposto intento, un numeroso e valoroso manipolo degli oratori i quali presero la parola in questa discussione: voglio dire delle linee dell'Emilia.

Intorno ad esse parlarono infatti, per una linea ad occidente, di quella della Porretta, l'on. Mordini; e per una linea ad oriente, della Pontebbana, oltre all'on. Baccarini, che si occupò ampiamente di tutta la rete ferroviaria italiana, anche gli on. deputati Farini, Codronchi, Saladini, Guarini, Gessi, Minucci, se altri per avventura io non dimentico.

Ora, i valichi dell'Appennino io li aveva già ricordati nella discussione del bilancio di prima previsione.

Io, infatti, allora aveva detto: « Su quel magnifico rettilineo ferroviario di 350 chilometri fra Piacenza ed Ancona, che attraversa gli antichi ducati, le Romagne, le Marche, e per Parma, Reggio, Modena, Bologna, Imola, Faenza, Forlì, Rimini, Pesaro, Fano e Sinigaglia, tocca una sì superba ordinanza di belle e fiorenti città, ad ogni tratto vorrebbesi che per attraversare l'Appennino si staccasse una linea di strada ferrata. Indi le antiche e non mai spente aspettative relative alla Parma-Spezia; indi le richieste per la linea da Modena a Lucca; indi i desiderii per le linee che, movendo da Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Fano, vadano a Pontassieve, Firenze od Arezzo, onde non abbandonare comunicazioni di suprema importanza all'unico e spesso minacciato valico della Porretta ».

A riguardo di queste linee, dichiaro di riconoscere pure ciò che l'on. deputato Baccarini ebbe a sostenere: vale a dire che la regione dell'Emilia sia fra le più scarsamente dotate di ferrovie.

Egli è per questo, egli è per l'importanza inoltre di quei valichi appenninici, che io dichiaro che nel progetto complementare, che avremo l'onore di presentare, intendiamo sia colmata quella vasta lacuna, che sulla carta si scorge, tanto ad occidente che ad oriente della linea della Porretta.

Nella parte occidentale si contendono il campo due linee: la Parma-Spezia e la Modena-Lucca.

Noi studieremo comparativamente queste due linee, senza però poter trattenerci dal dichiarare fin d'ora, che in tale comparazione non potremo dimenticare che grandissimo rispetto è dovuto alle leggi esistenti, inquantochè le leggi promulgate, se a favore delle popolazioni non stabiliscono dei diritti acquisiti nel senso strettamente giuridico della parola, tuttavia costituiscono dei legittimi affidamenti, dai quali non crediamo si possa fare astrazione.

Relativamente poi ai valichi alpini che si trovano nella parte sud-est della linea della Porretta, confesso che non ho gli elementi per stabilire fin d'ora una preferenza qualsiasi.

È vero quanto diceva l'on. Baccarini che, cioè, fu costituita parecchi anni addietro una Commissione, presieduta dall'on. deputato Cavalletto, la quale ebbe a studiare questi valichi appenninici fra la Toscana e la Romagna. Trattasi di sei linee almeno che si disputano il campo. Ve n'è una propugnata dell'on. Codronchi, quella da Imola a Firenze od a Pontassieve; un'altra da Faenza a Pontassieve, sostenuta dall'on. Gessi; un'altra, la Cesena-Arezzo, sì alacremente caldeggiata dall'on. Saladini; avvi la Forlì-Arezzo, in cui favore sorse l'on. Minucci; un'altra ancora, di cui si fece difensore l'on. deputato Guarini; e non so se ancora io abbia completato la enumerazione.

Questi valichi dell'Appennino furono bensì studiati, come accennai, dalla Commissione presieduta dall'on. Cavalletto, ma furono studiati quando noi non avevamo ancora la fortuna di trovarci in Roma. Ora, io credo coll'on. Farini che adesso invece, nella scelta che dovremo fare, noi dobbiamo avere essenzialmente presente l'obbiettivo di Roma; quindi credo che degli studii della precedente Commissione debbasi, pur troppo, far *tabula rasa*, in quanto che a questo nuovo e grande obbiettivo di Roma dobbiamo avere intenti gli sguardi e la mente. (*Bravo! Bene!*)

Codronchi. Anche di quello dell'on. presidente del Consiglio?

Zanardelli (ministro dei lavori pubblici). Eravamo già a Roma allora?

Codronchi. Da tre anni.

Zanardelli (ministro dei lavori pubblici). Io parlo del lavoro della Commissione.

E poichè parliamo di Roma, accennerò ad una linea, di cui si è dall'on Marselli in più occasioni invocata la sollecita esecuzione, voglio dire la linea Roma-Tivoli-Avezzano-Sulmona.

A tale riguardo dichiaro, e parmi d'averlo già altra volta dichiarato in quest'aula rispondendo all'on. deputato Pericoli, che quando guardo una carta ferroviaria d'Italia e la confronto colle carte ferroviarie di altri paesi d'Europa, sento un vivo rammarico al vedere che, mentre negli altri Stati presso la Capitale di gran lunga più fitta si forma la rete, il contrario succede in Italia, ove non è presso Roma di certo che le linee di ferrovia si intrecciano e s'incrocicchiano dense e numerose.

Quindi, siccome la linea di Roma-Sulmona per Tivoli deve concorrere a togliere questa anomalia della nostra rete sì scarsa in densità presso Roma, dove pure dobbiamo vedere accresciuta la forza centripeta per l'intera nazione, così io posso assicurare l'on. Marselli e la Camera che tale anomalia mi sta sommamente a cuore di rimuovere, e che quindi la linea in discorso ho intenzione di comprendere nell'annunciato progetto di legge. Ciò dico tanto più volentieri, perchè credo che quella linea possa essere abbastanza produttiva, agevolando ai moltissimi forestieri che accorrono in Roma il movimento dalla Capitale alle varie regioni italiane. Per esempio, non è cosa, quasi direi anticivile agli occhi degli stranieri, che da Roma non siavi una strada ferrata al classico Tivoli, ove sono sì numerose e sì vive, nella mente di ogni colta persona, le inobbliabili memorie dell'antichità?

FERROVIA PER VITERBO.

Lo stesso dico riguardo a Viterbo, *l'abbandonata Viterbo*, come diceva l'on. Baccarini. Ed ha ragione l'on. Baccarini; poichè in alcun altro dei grandi Stati d'Europa non troverete una città, che è la più importante della provincia, una città popolosa, una città colta, civile, ricca di grandi rimembranze storiche, e che sia a breve distanza dalla Capitale, la quale rimanga in pari tempo non congiunta alla Capitale medesima dalla ferrovia.

FERROVIA ROCCASECCA-AVEZZANO.

L'on. Marselli mi parlò pure della ferrovia Roccasecca-Avezzano, di cui vagheggiasi la prosecuzione per Rieti e Terni.

Riguardo a questa via, io per ora mi limiterò ad avvertire che veramente vi sono due linee in analoghe direzioni, due linee parallele e concorrenti, che si contendono il terreno; e cioè questa di Roccasecca-Avezzano, propugnata dall'on. Marselli; e l'altra tanto vivamente caldeggiata dall'on. Angeloni, la linea cioè Isernia-Sulmona. Anche alla comparazione fra di esse non mancherò di rivolgere gli studii.

FERROVIA SALERNO-POTENZA E NOLA-AVELLINO.

Ma mi sovviene che devo pure rispondere ad un'altra interrogazione, quella dall'on Villani, il quale mi chiese se io non intenda di provvedere alla congiunzione fra le due linee, una delle quali corre da Napoli a Salerno, Eboli, Potenza, e l'altra da Cencello a Nola, San Severino, Avellino.

Ora mi è grato di potere dare all'on. Villani una risposta la più recisa in senso affermativo. Imperocchè è così breve la distanza fra le due linee, che evidentemente non si può tralasciare di congiungerle al più presto. Avvi solamente anche qui una delle inevitabili questioni di tracciato: la questione cioè, se debba preferirsi la congiunzione Codola-San Clemente, di cui egli ha parlato, oppure l'altra che parmi abbia per punti estremi Nocera e San Severino.

LE SPESE FERROVIARIE.

Ora, la Camera teme forse che io mi sia troppo lanciato? (*Sì! Sì! — No! No!*) Ebbene, io non lo credo. Se guardo a quello che si è speso in addietro, io credo che abbiamo modo ora di spendere molto più di quello che è richiesto dalle linee a cui ho accennato.

Ecco, infatti, che cosa si è speso sul solo bilancio del mio Ministero negli anni passati in ferrovie:

Nel 1861 si spesero in cifra tonda 58 milioni; nel 1862, 38 milioni; nel 1863, 47 milioni; nel 1864, 60 milioni; nel 1865, 77 milioni; nel 1866, 8 milioni; nel 1867, 48 milioni; nel 1868, 31 milioni; nel 1869, 50 milioni; nel 1870, 23 milioni; nel 1871, 59 milioni; nel 1872, 63 milioni; nel 1873, 76 milioni; nel 1874, 55 milioni; nel 1875, 58 milioni; nel 1876, 48 milioni; nel 1877, 81 milioni. Per i primi sedici anni, le cifre sono prese dai conti consuntivi; pel 1877, naturalmente non posso prendere che le somme stanziate nel bilancio di previsione.

Ora, io credo che le ferrovie di cui ho parlato, ed altre ancora, possano essere abbracciate in una somma di annua spesa, di gran lunga minore di quella che ora indicai erogata in ferrovie annualmente nei 17 anni passati.

Io non farò che delle esemplificazioni. Per esempio, per una delle prime linee delle quali ho parlato, la linea di Belluno, che cosa si domanda? Si domanda, avuto riguardo ai sussidii di Comuni e Provincie, dalle 5000 alle 6000 lire al chilometro per 35 anni; sono 80 chilometri, e quindi il carico annuo per 35 anni sarebbe di 400,000 a 500,000 lire all'anno.

Le ferrovie valtellinesi, almeno le due più reclamate, anche qui tenuto conto, come in tutte, dei sussidii locali, esigono altrettanto.

L'Ivrea-Aosta, su basi analoghe, recherebbe una annualità di forse 600 mila lire.

La linea di Macerata, della quale ha parlato ieri l'on. mio amico Allievi, e che è di 26 chilometri, avuto riguardo, ripeto, al concorso dei Comuni e delle Provincie, non richiede di più di 80,000 lire all'anno pei medesimi 35 anni.

Voci. Complessivi?

Zanardelli (ministro dei lavori pubblici). Sì, complessivi, 80,000 lire all'anno.

Così mettete 80,000 lire all'anno per quella d'Ascoli, per quella di Teramo, che pure misurano rispettivamente 28 e 25 chilometri.

Ho parlato della Eboli Reggio; mettete, ad esempio, 6 milioni, e sapete che si era chiesto meno.

Avvi la linea di Valsavoia-Caltagirone, che ha pure sussidii importantissimi da parte dei Comuni e delle Provincie, onde potrebbe il sussidio dello Stato considerarsi in una annualità di 250,000 lire, ed in una annualità di un milione quella della Siracusa-Licata.

Vi è la Zollino-Gallipoli per cui valuto 90 mila lire all'anno; ed altrettanto valuto per la Foggia-Manfredonia. Aggiungete le Venete, le quali io calcolo a 200,000 lire all'anno. Mettete 4 milioni per la Roma-Sulmona. Aggiungete le linee piemontesi che si chiedono in gran numero (perchè ricordo la Torino-Carignano-Carmagnola-Bra, la Mirafiori-Giaveno, la Vinovo-Vigone-Barge, la Carignano-Saluzzo-Dronero-Cuneo); aggiungete, dicevo, queste linee pie-

montesi che si chiedono in gran numero, ma che si contentano di un tenue sussidio, sì che basta per soddisfare alle loro domande una somma di forse 150 mila lire per 35 anni. Mettete, ad esempio, per la Parma-Spezia, come erasi altra volta stabilito, 2 milioni e 1|2 ed anche più; mettete altrettanto per una traversata dell'Appennino dalla parte opposta, e sapete che cosa abbiamo in tutto? Non si arriva ad una ventina di milioni all'anno. E noi quest'anno ne spendiamo ottanta.

Queste cifre io volli mettere innanzi per concludere come, col progetto di legge relativo alla rete complementare, che ci proponiamo di presentare, si può soddisfare alla maggior parte dei desiderii, senza che ciò riesca menomamente a iattura delle finanze dello Stato. (*Bene! Bravo!*).

Mazzarella. Per la parte mia, la ringrazio.

Presidente. Non interrompano.

Zanardelli (ministro dei lavori pubblici) Ma io ho già detto di non nominare alcuna linea, se non in via di esemplificazione; poichè altrimenti non avrei dovuto dimenticare quella linea, della quale ho ordinato e si stanno facendo gli studii, la linea litoranea da Palermo a Messina; dovrei ricordare un gran numero di altre linee secondarie, Per queste linee secondarie noi crediamo possa e debba lo Stato, quando vi hanno copiosi contributi di Provincie e Comuni, accordare, in generale, un sussidio maggiore di quello delle mille lire al chilometro, che fu il concorso normale e consuetudinario finora. Anche un concorso più largo, infatti, potrebbe dirsi ampiamente compensato e rimunerato.

Io dichiarai, ripeto, di non procedere che in via di esemplificazione; ma aggiungo però che, come ben disse l'on. Farini, è d'uopo determinare i criterii mediante i quali abbiasi a procedere in questo completamento della rete ferroviaria italiana.

I CRITERII PEL COMPLETAMENTO DELLA RETE ITALIANA.

Ora io tali criterii ebbi già ad indicarli in altra occasione, e quei criterii dichiaro di mantenerli tuttora. Fra questi criterii primeggia appunto quello che sembrò ottimo anche all'on. Farini, che io formulai fuori di questo recinto nella frase: *aiutati, che ti aiuterò*; il criterio, cioè, pel quale si è tanto maggiormente spinti al concorso dello Stato, quanto maggiore si è il concorso di Provincie e Comuni.

Onde è che io accetto interamente il concetto espresso dall'on. Farini, il quale diceva: Date una somma determinata a carico dello Stato, somma proporzionata alla rispettiva importanza delle varie linee, e per il resto pensino Provincie e Comuni.

Fra i criterii che fin dal dicembre indicai, havvi pure l'altro indicato dall'on. Baccarini, cioè la maggiore o minore abbondanza o deficienza di ferrovie, che vi possa essere in una plaga qualsiasi del territorio dello Stato.

Ed aggiunsi, ed aggiungo dover esservi fra questi criterii l'importanza intrinseca delle linee, importanza economica, politica, militare; le facilità o difficoltà tecniche; la spesa, sia assoluta, sia relativa alla preaccennata importanza delle singole linee; e così pure il maggiore o minore profitto, che le linee da costruirsi possono recare a quelle già esistenti; poichè, se per esempio noi abbiamo una linea che sottrae considerevoli benefizii alla linea esistente, ed abbiamo invece altre linee, come sarebbero la Zollino-Gallipoli, la Valsavoia-Caltagirone, le quali ponno rendere meno improduttive alcune linee che ora rendono quasi nulla, è chiaro che noi dobbiamo guardare queste ultime con maggior favore in confronto delle prime. (*Interruzione del deputato Mazzarella*).

Ma un altro criterio, certamente importantissimo, ed al quale ho già accennato, è quello che dipende dagli impegni assunti per legge.

Io lo dissi parlando della linea Parma-Spezia; lo dissi pure, alcuni giorni or sono, nella discussione sulle ferrovie Sarde, rispondendo all'on. Spaventa a proposito dello scartamento ridotto, che egli avrebbe voluto vedere adottato per le linee della Sardegna. Io dissi, cioè, che agli impegni dipendenti da precedenti leggi debbasi attribuire un riflessibile valore. Ora io ricorderò che le linee, le quali hanno per sè le disposizioni di leggi anteriori, sono: la linea Parma-Spezia, la linea Aquila-Rieti, la line Terni-Rieti-Avezzano-Roccasecca, la Benevento-Campobasso-Termoli, e le altre seguenti: Giulianova-Teramo, Lucera-Manfredonia, Zollino-Gallipoli, Taranto-Brindisi, Ponte Santa Venere alla fiumana d'Atella.

Dopo ciò, anche rispetto alla rete ferroviaria, io credo di avere risposto alle singole interrogazioni che mi furono rivolte; credo d'aver dimostrato che mantenni completamente le mie promesse, come conto di mantenerle per l'avvenire.

Io aveva dichiarato, infatti, nettamente nello scorso dicembre, che metteva fuori linea le ferrovie Sarde, ed esse furono già portate innanzi al Parlamento, che ne approvò la Convenzione.

Relativamente alle molte linee costituenti la rete complementare, io vi ho già detto che era dolente del ritardo, ma che esso era dovuto precipuamente ad una ragione eminente di giustizia distributiva, ed era dovuto inoltre alla necessità di studio maturo e ponderato in una materia in cui trovansi in giuoco tanti e sì gravi e sì rispettabili interessi.

Negli ultimi mesi io ebbi l'onore di presentare alla Camera due importantissime Convenzioni, da cui dipende a carico dello Stato l'aggravio di molti milioni: la Convenzione per i servizii di navigazione marittima, e la Convenzione per le ferrovie Sarde. Io debbo manifestare una viva compiacenza per aver potuto veder accolte quelle Convenzioni con sì generale adesione, con un voto quasi unanime, quale fu in addietro ottenuto da poche Convenzioni di sì grande importanza (*È vero, è vero*).

Ora, siccome le altre Convenzioni che mi si presentano innanzi sono ancora di gran lunga più gravi, così mi è necessario procedere con anche maggiori cautele.

Io dico francamente, che quando mi occorre sfogliare la nostra Raccolta delle leggi, e vi veggo i 6000 e più numeri di prima serie, e i 4000 di seconda serie, mi vengono al pensiero quelle parole, che un buon curato di campagna, per mettere un freno al suo bacchico zelo, aveva scritto, come *memento*, sulla porta della sua cantina: *Pastor, ne noceant, bibe pauca sed optima vina* (*Ilarità*).

Dico ottime in senso relativo, intendendo cioè di credere necessario che coteste leggi, che dobbiamo presentare, siano maturamente ponderate e studiate.

PROMESSA DI NUOVI PROGETTI DI LEGGE.

Il còmpito anzi che ci sta dinanzi è tale, che non è senza sgomento che vi feci la promessa di presentare gli indicati progetti di legge.

Vi promisi, infatti, le Convenzioni ferroviarie di esercizio, la legge di complemento della rete ferroviaria italiana; vi promisi la legge telegrafica. Vi è inoltre una legge per i lavori dei porti, che è immancabile di dover presentare; vi sono leggi di strade e di ponti, per i quali ho già assunto l'impegno di provvedere in via legislativa; occorre al più presto una legge pel passaggio dalla terza alla seconda categoria di alcune opere, riguardo alle quali, essendo riconosciuti i requisiti che hanno di appartenere alla seconda categoria, le popolazioni vi hanno acquisito un titolo giuridico. Devo pur presentarvi un progetto di legge pei *tramways*, poichè coll'estensione che queste strade ferrate vanno prendendo, mi pare assolutamente necessario che come nel Belgio, la speciale materia sia regolata per legge.

Pel novembre, queste leggi io assumo di presentarle alla Camera; tantochè quindi, dopo questi pochi giorni fugaci, la prima volta che noi qui ci rivedremo, io, se rimanga al mio posto, vi recherò i provvedimenti sì caldamente invocati.

Io comprendo l'immensa gravità di tale còmpito; comprendo di essere inferiore a tutti voi per capacità nello sciogliere (*No! no!*) questi problemi; ma se in pari tempo di non essere secondo a nessuno nello zelo e nella cura di provvedere agli interessi dello Stato. Onde, a proposito di questi interessi, i quali nelle questioni di cui si tratta, si contano non a milioni, ma a miliardi, permettetemi che, non fosse altro, vi assicuri di avere profondo e vivissimo il sentimento di quel dovere che mi impone di far sì, per ripetere una parola testè adoperata in questa discussione, *ne quid respublica detrimenti capiat.* (*Bravo! Bene!*).

FERROVIE ROMANE

Il 28 giugno ebbe luogo in Firenze l'annunciata Assemblea generale degli azionisti. Ecco il sunto delle discussioni e deliberazioni relative:

L'adunanza è aperta alle ore 1 pom.

I notari, invitati dal Presidente, rendono conto che sono intervenuti 156 azionisti, rappresentanti Azioni Romane comuni 66,803, privilegiate 8855, trentennarie 6437, in tutte N. 82,095, per un capitale di L. 41,047,500; Azioni Livornesi 39,377, per un capitale di L. 16,538,340: in tutte le Azioni 121,472, per un capitale di 57,585,840 lire, con diritto a N. 10,105 voti.

Il Presidente dichiara legalmente costituita l'adunanza; e fatta dar lettura degli avvisi di convocazione e del programma per l'adunanza, legge a termini dello Statuto, in nome del Consiglio, il rapporto sugli affari sociali.

Il Presidente domanda inoltre se la proposta del sig. Bardas, diretta a revocare il mandato di consigliere al sig. Koenigswarter, è appoggiata. Parla il sig. Boyer, rappresentante del sig. Bardas, per dimostrare come, a suo avviso, il sig. Koenigswarter abbia mancato al mandato ricevuto, preoccupandosi soltanto degli interessi di una sola categoria di azionisti; mentre, come consigliere, doveva aver cura degli interessi di tutti gli azionisti, a qualunque categoria appartenessero. Appoggia la proposta il sig. Pilliot, la combatte il socio avv. Ferraris. Messa ai voti la proposta, l'appoggiano soltanto 36 azionisti; che non essendo il quarto dei presenti, il Presidente la dichiara non appoggiata.

Sono quindi invitati i signori Sindaci a leggere il loro rapporto; ma sulla proposta del sig. Lemmi, di omettere la lettura di un rapporto già stampato e pubblico, l'Assemblea delibera di ometterne la lettura.

Aperta la discussione sul bilancio, il sig. Lemmi svolge diversi rimproveri all'Amministrazione, e il socio Ferraris chiede qualche schiarimento sopra i lavori della linea da Laura ad Avellino. Gli schiarimenti gli son dati dal Direttore generale. — Nessuno altro chiedendo la parola, ed astenendosi il Consiglio, il bilancio è approvato unanimemente, ad esclusione del sig. Lemmi.

Si discute sull'indennità da darsi ai Sindaci, e viene fissata in L. 5000, con rinunzia alla ritenuta per rivalsa sulla tassa di ricchezza mobile.

Si passa alla *seconda proposta* così concepita:

« L'Assemblea delibera:

« 1. Fermo stante il reparto di L. 7.50 di rendita alle Azioni ordinarie e di L. 10 di rendita alle Azioni trentennarie e privilegiate, già antiche Centrali Toscane, di erogare la somma derivante da tutti i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877, della rendita spettante alle Azioni ordinarie per la Convenzione 17 novembre 1873, a benefizio delle Azioni trentennarie ed antiche Centrali Toscane, a saldo e stralcio di ogni loro pretesa.

« 2. Il reparto dei sopraccitati semestri di interessi, che per la totalità delle Azioni ordinarie ascenderebbero alla somma di L. 5,107,485.60, verrà operato nella proporzione di 3[4 a favore delle Azioni trentennarie, e di 1[4 a favore delle Azioni già antiche Centrali Toscane, e darebbe quindi il seguente resultato:

L. 194 circa a ciascuna Azione trentennaria,
» 65 circa a ciascuna Azione già Centrale Toscana.

« 3. Di confermare al Consiglio d'amministrazione il mandato di sollecitare presso il R. Governo l'esecuzione della Convenzione del riscatto del 17 novembre 1873, e procurare di ottenere possibilmente agli azionisti delle Ferrovie Romane la facoltà di partecipare nella nuova Società di esercizio di strade ferrate, che sarà dal R. Governo conceduto alla industria privata.

« 4. Di rinviare ad altra Assemblea generale, da convocarsi non più tardi della fine del prossimo giugno, ai termini dell'art. 29 dello Statuto sociale, l'accettazione definitiva della proposta suddetta ».

Prima di aprire la discussione, il sig. Presidente invita i notari a dar lettura di una intimazione, notificata per atto di usciere al sig. Presidente e ai notari medesimi, e con la quale si domanda che le Azioni livornesi non ostino sopra questa proposta, che sia tenuto conto dei voti dati dalle diverse categorie di Azioni, e che sia posto un timbro alle Azioni per sapere chi ha votato in favore o contro questa seconda proposizione.

Si oppone alla proposta il socio Ferraris, e i notari dichiarano di non assumere altra responsabilità, che quella che loro viene dallo Statuto e dal Codice di commercio.

Il socio avv. Morghen svolge le ragioni che stanno a confortare le domande contenute nella proposta intimata.

Il sig. avv. Pollini dimostra come, salvo il diritto in ogni azionista di fare quelle riserve che crede, la domanda di bollare le Azioni secondo il voto che siano per dare non può esser ammessa, perchè non fatta nelle forme statutarie.

L'adunanza passa su questo incidente all'ordine del giorno, ed è aperta la discussione generale.

Il sig. Le François, membro del Consiglio, legge un discorso, in cui spiega le ragioni per le quali ha dissentito e dissente dai suoi colleghi nel Consiglio rispetto a questa proposizione, che ritiene contraria agl'interessi delle Azioni comuni e troppo favorevole alle privilegiate.

Il sig. Bager combatte del pari la proposta, e ritiene che il sig. Koenigswarter, nel sostenerla, non mira ad altro che a fare stabilire il principio del diritto ad una indennità nelle privilegiate e nelle trentennarie.

Il cav. Sacerdoti dimostra come e per quali buone ragioni il Consiglio ha presentato all'Assemblea generale questa proposizione, perchè l'art. 8 della Convenzione di riscatto lascia alla Società il determinare il modo col quale il prezzo del riscatto debba esser repartito fra le diverse categorie di Azioni sociali.

Rammenta come nella Società il numero delle Azioni comuni è di gran lunga superiore a quello delle privilegiate; e la proposta si è presa prima in considerazione, e oggi dopo tre mesi si tratta di deliberare definitivamente, sicchè i portatori delle comuni hanno avuto su questo a loro favore il tempo e la forza; e se non ne hanno profittato, ciò vuol dire che non han voluto respingere la proposta sistemazione.

Sostiene, nel merito, che le privilegiate hanno diritto di prelazione sulle rendite, e che appunto di questo si tratta. I portatori delle privilegiate non altro vi domandano che gli interessi di questi tre anni sulla rendita assegnata per la Convenzione di riscatto alle comuni. Nè pare al sig. Sacerdoti che domandino troppo, dacchè è incerta la somma da ripartire, non sapendosi quante Azioni comuni possano essere perente. E conclude col raccomandare l'adozione della proposta transazione, perchè altrimenti da questo attrito sorto fra i portatori delle Azioni ne nasceranno per certo delle lunghe liti, e le liti in famiglia son sempre esiziali per i vincitori e per i vinti.

Il socio avv. Filippi combatte la proposta con molti argomenti di diritto e di fatto; e sostenendo che la deliberazione dell'adunanza generale non può legare tutti gli Azionisti, dimostra come con essa non si impedisce la lite, ma invece si eccita e si rende più spinosa. Considera e dichiara leonina la proposizione, e come tale la respinge; e si rifiuterebbe di aderirvi ancorchè si dicesse apertamente che nulla più del cupone al 31 dicembre 1876 dovesse esser tolto alle Azioni comuni: dichiarazione che una Assemblea, che si ritiene sovrana, potrebbe poi severamente mutare.

Il sig. Pilliot si rivolge ai portatori delle Azioni Livornesi, e invocando la loro equità, li invita a non prender parte ad un voto in cui non hanno alcuno interesse.

Il sig. Ferraris sostiene a lungo l'equità della proposizione, dimostrando come, a tener conto dei diritti spettanti alle Azioni privilegiate, potrebbe esser ridotta a meno la rendita assegnata alle comuni, e più conveniente è per loro il rinunziare agli interessi maturati fin qui e da maturare fino al 31 del prossimo mese di dicembre.

L'avv. Morghen combatte gli argomenti del cav. Sacer-

doti e dell'avv. Ferraris, sostenendo che la questione, che si agita oggi nell'Assemblea, è tale, che non basta la maggioranza ad imporre alla minoranza, e dovrà risolversi dinanzi ai Tribunali (*).

Chiusa la discussione, si pone ai voti la proposizione per appello nominale, e risulta approvata con 6952 voti favorevoli e 3002 contrarii.

Hanno votato per il *sì:* Azioni Livornesi 29,650 con 1482 voti; Azioni Romane comuni 40,352 con 4035 voti; Azioni trentennarie 6,437 con voti 643; Azioni privilegiate 7,920 con voti 792. Hanno votato per il *no:* Azioni Livornesi 8,220 con voti 411; Romane comuni 25,915 con voti 2591. Si erano assentati 19 Azionisti.

Il Presidente dichiara approvata la proposizione, che ha raccolto più di due terzi dei voti.

Si dà lettura della *terza proposizione* così concepita:

« Vista la seguente Nota dei fabbricati e appezzamenti di terreno e presentata dal Consiglio di amministrazione per eseguirne la vendita, nella quale nota si comprendono alcuni dei fabbricati ed appezzamenti di terreno la cui vendita era già stata autorizzata nella precedente adunanza generale del dì 30 giugno 1873, e si aggiungono altri immobili, dei quali apparve posteriormente la convenienza di vendita;

« L'Adunanza generale, modificando ed ampliando la propria deliberazione del 30 giugno 1873, autorizza il Consiglio d'amministrazione a procedere, d'accordo col Governo, alla vendita per quei mezzi ed a quei patti che reputerà migliori, di tutti i fabbricati e appezzamenti di terreno, specificati nella seguente Nota, e valutati complessivamente L. 461,480.03.

« Tal vendita potrà essere fatta a trattativa privata per quei fabbricati e terreni, il cui importare non eccede le L. 10,000; ma dovrà aver luogo per mezzo di pubblico incanto per i fabbricati o terreni, il cui valore supera la cifra preindicata ».

Il socio Mirotti propone che si aggiunga in fine dell'ultimo paragrafo: « eccettuato il caso di permuta, in cui si potrà procedere a trattativa privata, anche se il valore dell'immobile superi le L. 10,000 ».

Niun altro domandando la parola, il Presidente pone ai voti la proposta con l'emendamento Mirotti, che sono approvati all'unanimità.

Sono approvate all'unanimità, senza discussione, la quarta e quinta proposta così formulate:

Quarta proposizione:

« L'Adunanza generale autorizza il Consiglio di amministrazione ad assumere, col preventivo consenso del Governo, l'esercizio della linea da Ponte Galera a Fiumicino, sempreché sia possibile di concordare col concessionario, o chi per esso, tali condizioni, che il Consiglio di amministrazione ritenga sufficienti a garantire l'interesse della Società ».

Quinta proposizione.

« Qualora il concessionario della linea da Ciampino a Nemi ottenga dai Poteri competenti la facoltà di prolungare la linea stessa fino a Roma, l'Adunanza generale autorizza ora per allora il Consiglio di amministrazione a permettere che il concessionario medesimo, o chi per esso, proceda, a sue esclusive spese, all'allargamento dell'argine ferroviario di proprietà sociale fra Ciampino e Roma, per potervi collocare le proprie rotaie ed esercitare in tal modo la sua linea fino a Roma, purchè egli accetti le condizioni tecniche e finanziarie, a cui il Consiglio suddetto crederà opportuno di vincolare questo permesso nel maggiore interesse della Società, previo, ben inteso, il consenso del Governo ».

I signori notari procedono quindi all'appello nominale per la elezione dei Consiglieri e dei Sindaci.

Risultato dello scrutinio:

(*) Si annuncia ora dal medesimo avv. Morghen ai giornali, che i possessori delle Azioni comuni ricorreranno prontamente ai Tribunali per l'*annullamento* delle deliberazioni, « con cui (egli dice) la maggioranza si è arrogata (!) il diritto di disporre del patrimonio della minoranza ».

(LA RED.)

Consiglieri eletti, in surroga di quelli uscenti di carica il 31 dicembre 1877:

D'Amico comm. Eduardo	voti	9230
Maurogordato cav. Giorgio	»	9230
Sacerdoti cav. Giacomo	»	8730
Tommasini cav. Pietro	»	8637
Spada cav. Alessandro	»	8537
Ciampi cav. avv. Oreste	»	7172

Tutti confermati.

LA RIFORMA DEL SERVIZIO TELEGRAFICO

L'on. Zanardelli, Ministro dei lavori pubblici, ha costituito una Commissione per istudiare un progetto di legge intorno al servizio telegrafico. Il programma dei lavori di questa Commissione è stato formulato nella lettera seguente, che l'on. Ministro ha diretta ad ognuno dei membri chiamati a comporla:

Onorevole signore,

Sono già molti anni che dal Parlamento e dalla stampa, per voce di autorevoli pubblicisti e giureconsulti, si invoca ed attende una legge sul servizio telegrafico; legge che l'on. mio collega il Presidente del Consiglio vivamente affrettava fino dalla Relazione del 16 dicembre 1872 sul bilancio dei lavori pubblici.

E invero, in tutti gli Stati retti a libere istituzioni, questa materia è riguardata d'indole essenzialmente legislativa; fu argomento di leggi in alcuni paesi più volte rivedute, e in Inghilterra, ad esempio, precedute da ampie ed accurate inchieste.

Infatti, dalla legge soltanto possono ricevere incontestabile efficacia nell'ordine giuridico e costituzionale le disposizioni le quali concernono: il privilegio di questo servizio da parte dello Stato; le servitù ed oneri, che pel servizio medesimo è d'uopo imporre a cose e persone; le facoltà che possono avere il Governo e l'Autorità giudiziaria di sospendere, limitare, sindacare la corrispondenza telegrafica; le penalità di vario ordine, che sono necessarie ad assicurare la regolarità del servizio; le franchigie dalle tasse; la responsabilità od irresponsabilità dell'Amministrazione o dei suoi agenti, di fronte ai privati, nell'adempimento del proprio ufficio.

Ora, basta accennare a tali disposizioni per dar a divedere, come le medesime presentino questioni gravi e delicate, come esse debbano ricevere carattere e impronta dai principii di diritto pubblico, di diritto civile e penale che prevalgono nello Stato; come, infine, nello stabilirle si abbia a tener conto dell'indole giuridica del telegramma, indole la cui determinazione è sì disputata presso i legisti di tutti i paesi.

In relazione alle questioni preindicate, conviene esaminare fino a qual punto, avuto riguardo alla privativa dello Stato, si possano estendere le concessioni di linee private, presso di noi finora assentite soltanto a favore di quegli esercizii, come sono i ferroviarii, per i quali il telegrafo può dirsi condizione essenziale alla loro esistenza.

È pure argomento da regolare con precise disposizioni quello che si attiene all'intervento della giustizia nei segreti della corrispondenza telegrafica, alla facoltà dell'Autorità giudiziaria di ottenere la comunicazione, l'apertura, la soppressione dei telegrammi; alla maggiore o minore estensione che tale facoltà possa avere nei procedimenti penali e nei civili.

Degnissime poi di maturo studio, siccome quelle da cui le istituzioni di un paese possono prendere o perdere nota di geloso rispetto alle individuali franchigie, sono le prescrizioni destinate a stabilire i limiti entro i quali la libertà ed il segreto telegrafico sono conciliabili colle esigenze della moralità e della pubblica sicurezza; a determinare le guarentigie di cui circondare le limitazioni che siffatte esigenze possono imporre.

Assai ampio è il campo delle sanzioni penali dirette ad assicurare la fede della corrispondenza telegrafica, la sua

regolarità ed esattezza. Queste sanzioni penali, relative ad atti dipendenti, sia da dolo, sia da colpa, sono numerose e svariatissime nelle diverse legislazioni, in alcune delle quali sono scritte nel Codice penale, in altre riservate alla legge speciale telegrafica. Questa materia pertanto richiede anch'essa studii accurati, razionale ordinamento.

Tema di vive controversie è la massima, generalmente adottata, della irresponsabilità della pubblica Amministrazione, nel caso di danni derivanti da mancanze commesse nel servizio telegrafico. Tale massima, per le stesse controversie ond'è oggetto, se da una parte non può farsi dipendere dalle poco solide basi di un Regolamento, cui si potrebbe contestare efficacia e stabilire principii di diritto privato, d'altra parte, nel divenire oggetto di disposizioni legislative, deve porgere occasione a norme precise che determinino non solo la posizione giuridica dello Stato, ma quella pure dei suoi funzionarii, la cui responsabilità, nella giurisprudenza di qualche paese, fu sostituita alla irresponsabilità dell'Amministrazione.

Nell'argomento delle franchigie dalle tasse possono pur trovar posto le indagini relative alle riduzioni di prezzi ed alle precedenze accordate a determinati servizii interessanti il pubblico, come in alcuni Stati avviene per speciali Agenzie telegrafiche, in altri Stati più ampiamente per i dispacci della stampa, per quelli dei Sindacati di Borsa, e simili.

Nè mancano altri punti di esame. Si può citare, ad esempio, quello relativo alla prova della identità della persona dei mittenti, prova che dapprima in alcune leggi era imposta come obbligo, poscia si abbandonò alla libera facoltà degli ufficiali telegrafici, e che, rimasta per lo più lettera morta per le stesse necessità del servizio, secondo la opinione d'alcuni dovrebbe interamente cessare. Si può pure citare fra i provvedimenti a cui rivolgere l'attenzione, quello che, ad agevolare l'efficacia di prova del telegramma, porga il modo di autenticarne la firma.

Per lo studio di tutte codeste ed altre questioni attinenti allo stesso argomento, per addivenire, riguardo alle questioni medesime, alle risoluzioni più razionali, più opportune, più conformi al nostro diritto pubblico e privato; per redigere una buona legge sul servizio telegrafico, tenuto conto delle massime che vennero stabilite nella Convenzione telegrafica internazionale 10-22 luglio 1875, io sento il bisogno di provocare le discussioni di uomini competenti, di udirne l'autorevole avviso, di ottenerne meditate proposte. Egli è perciò che io credetti conveniente di formare a tal uopo una Commissione, presieduta dall'on. comm. Francesco Borgatti, senatore del regno, e composta degli on. signori: Michele Casaretto, senatore del regno; avv. Camillo Colombini, deputato al Parlamento; avv. Bernardino Grimaldi, id.; avv. Francesco Lovito, id.; prof. Luigi Luzzatti, id.; Cirillo Monzani, id.; avv. Lorenzo Nelli, id.; avv. Cesare Parenzo, id.; comm. Ernesto D'Amico, Direttore generale dei telegrafi; Giovanni Battista Ridolfi, consigliere d'Appello.

Da questa Commissione, pel raggiungimento dell'importante scopo che devo propormi, io mi attendo sapiente consiglio, utilissimi lumi, efficace e preziosa cooperazione.

E, sia in relazione alla legge di cui ho parlato sinora, sia anche in relazione ad una legge separata, gioverà che la Commissione abbia a divisare i modi più convenienti per estendere gradatamente la rete telegrafica dello Stato, ventilando se e in quale misura debba rendersi a tal uopo obbligatorio il concorso delle Provincie e dei Comuni.

Anche siffatto problema scorgesi, a prima giunta, essere di somma importanza per le popolazioni italiane: tanto più poi, ove riflettasi che l'Italia conta in media un Ufficio telegrafico soltanto ogni 18,653 abitanti, mentre l'Austria ha per ogni Ufficio in media abitanti 9220; il Belgio 9107; la Francia 8463; la Germania 8270; e la Svizzera, più provvida ancora, ha un Ufficio telegrafico ogni 2664 abitanti; ed ove inoltre riflettasi che dei Comuni italiani, circa 1500 soltanto hanno il beneficio del telegrafo, e ve ne sono all'incirca 6700 i quali ne rimangono privi; e fra questi 6700 Comuni sprovveduti del servizio telegrafico, se ne annoverano 611 i quali sono capoluoghi di mandamento.

Io mi permetto adunque, per l'accettazione e l'adempimento di tale mandato, di fare pieno e sicuro assegnamento sopra l'intelligenza, lo zelo, l'abnegazione della S. V. e dei suoi distinti colleghi.

Roma, 27 giugno 1877. *Il Ministro* ZANARDELLI.

LA RIORGANIZZAZIONE FINANZIARIA
dell'impresa per la ferrovia del Gottardo

Memoria diretta dal Consiglio d'amministrazione della Società all'Assemblea generale degli azionisti, convocata il 29 giugno 1877 a Lucerna.

Ecco tradotti gli Allegati della suddetta Memoria, accennati e promessi nel precedente nostro numero (*):

(Allegato I).

PERIZIA *basata sul preavviso della Commissione degli esperti federali, e redatta dalla Direzione della ferrovia del Gottardo di concerto coll'Ispettorato federale del Gottardo nel dicembre 1876:*

INDICAZIONE	Perizia approssimativa Hellwag gennaio 1876	Perizia dettagliata Hellwag agosto-ottobre 1876	Perizia basata sul preavviso della Commissione degli esperti federali	Spese effettive sino al 30 settembre 1876	Spese presumibili dal 1° ottobre 1876 sino al compimento dei lavori
Cap. I. Rimborsi	505,000	non calcolati	504,343	504,343	»
» II. Formazione del capitale	6,120,000		6,285,000	5,184,895	1,100,105
» III. Amministrazione centrale	3,461,800		3,120,580	1,980,580	1,140,000
» IV. Interessi	32,745,000		29,230,518	5,045,608	24,184,905
	42,831,800		39,140,436	12,715,426	26,425,010
Capo V. Costruzione della linea: A. Direzione tecnica	11,499,200	10,367,000	10,490,000	5,184,226	5,305,774
B. Espropriazione	15,874,000	13,714,695	13,890,595	4,686,449	9,204,146
C. Sterramenti ed opere d'arte	175,666,000	166,513,261	157,879,331	36,624,860	121,254,471
D. Binarii	16,976,200	15,106,900	13,345,760	4,874,673	8,471,087
E. Fabbricati	11,069,000	10,790,010	10,020,310	3,777,332	6,242,978
F. Accessorii	2,591,000	3,487,570	2,771,310	753,801	2,017,509
G. Telegrafia di servizio	408,600	325,820	150,730	38,675	112,055
H. Delimitazione	1,199,900	925,630	829,430	213,586	615,844
I. Materiale, utensili (1)	11,255,800	8,899,835	8,901,205	3,983,651	4,917,554
K. Indennità agli impiegati	»	15,000	115,000	15,071	99,929
	246,539,700	(2) 230,145,721	(2) 218,393,671	60,152,324	158,241,347
Totali	289,371,500	230,145,721	257,534,107	72,867,750	184,666,357
Da aggiungere — Fondi di riserva per completare il materiale mobile ed aumentare i laboratorii	»	4,287,471	4,287,471	»	4,287.471
Totali	289,371,500	234,433,192	261,821,578	72,867,750	188,953,828
Da dedurre — Prodotti netti presunti dalle linee ticinesi di pianura	»	»	1,000,000	»	1,000,000
Totali	289,371,500	234,433,192	260,821,578	72,867,750	187,953,828

OSSERVAZIONI

(1) Compresovi il materiale mobile, cioè:
a) Acquisti fatti per le linee ticinesi di pianura . . . Fr. 2,970,000
b) Acquisti da fare pel traffico previsto durante i primi 5 anni d'esercizio . . . » 4,249,250
Totale Fr. 7,219,250

(2) In questi totali le somme per le spese imprevisto figurano ripartite sui varii capitoli per un totale di fr. 8,687,450.

Si fa osservare che, se vi fossero nuove spese per ottenere i capitali ancora necessarii, queste spese si dovranno aggiungere alle tre perizie sovraesposte, visto che (nella incertezza che regna su tali spese e sul loro ammontare eventuale) non si è potuto avervi riguardo nelle dette perizie.

(*) Non possiamo astenerci dall'invitare gli altri giornali a voler cortesemente citare la fonte da cui riportano questi documenti, da noi pei primi tradotti e pubblicati. Ciò diciamo in particolare all'*Economista* di Firenze, che ci copia *alla lettera,* senza una parola di citazione. (LA RED.)

(*Allegato II*)

PROGRAMMA *per la riorganizzazione dell'impresa della ferrovia del Gottardo.*

I. PROPOSTA.

A. *Concernente la costruzione.*

1° Esecuzione immediata della intera rete del Gottardo, quale fu prestabilita col trattato internazionale.

2° Esclusione di ogni modificazione nel modo di costruzione, quale risulta dalle disposizioni del trattato internazionale, che potesse costituire qualsiasi aggravio, sensibile e durevole, delle condizioni d'esercizio della linea del Gottardo, e per conseguenza una minore attitudine a sostenere la concorrenza.

3° Aggiornamento di tutti i lavori la cui esecuzione può essere differita senza inconvenienti, anche ammettendo un traffico come quello sul quale bisogna calcolare per ottenere il prodotto netto previsto dalla Commissione di esperti nominati dal Consiglio federale.

4° Costruzione di fabbricati provvisorii, in luogo di definitivi, dovunque le condizioni climateriche non vi si oppongano.

B. *Concernente la parte finanziaria.*

1° Riduzione da 6 a 3 0[0, a partire dal 1° luglio 1876, dell'interesse fisso da pagare al *Capitale-Azioni*, per tutta la durata della costruzione.

Gli azionisti rinunciano al terzo dell'economia che verrà realizzata nella costruzione della grande Galleria, non compresa la muratura, ma compresa la soprastruttura a doppio binario, in confronto del prezzo di fr. 3,733 al metro calcolato nella perizia.

L'interesse fisso del 3 0[0 da pagare al Capitale-Azioni durante il periodo di costruzione sarà prelevato sul capitale di costruzione e pagato in contanti; per lo contrario, gli Stati sovvenzionanti garantiscono per 20 anni, a datare dall'epoca dell'apertura all'esercizio della intera rete, un dividendo annuo del 3 0[0 del Capitale-Azioni.

Il versamento del 40 0[0 rimanente del Capitale-Azioni si effettuerà entro breve termine, ma però in due rate.

2° Il *Capitale-Obbligazioni* sarà aumentato della somma necessaria alla realizzazione della impresa, cioè, secondo il risultato dei calcoli, di 67 milioni di franchi.

Per quanto concerne l'*antico* Capitale-Obbligazioni di 68 milioni di franchi, i portatori dei 48 milioni di Obbligazioni già emesse ed il «Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo», il quale si è impegnato a prendere la 4ª serie di 20 milioni, avranno la scelta:

o di conservare, cioè di prendere tali e quali le Obbligazioni della emissione di 68 milioni (va da sè che per il Consorzio ciò si farà colla convenuta commissione e verso restituzione della cauzione depositata per garantire la presa della 4ª serie di 20 milioni di franchi);

o di cambiarle con Obbligazioni 4 0[0 dello stesso valor nominale, e l'interesse delle quali sarà pagato durante il periodo di costruzione sul capitale di costruzione, e poi garantito per 31 anni e mezzo, a datare dall'apertura all'esercizio della intera rete, dagli Stati sovvenzionanti, e che saranno rimborsabili dalla Società all'espiro dei 31 anni e mezzo.

Quanto al Capitale-Obbligazioni di 67 milioni di franchi *che rimane da raccogliere*, si farà una nuova emissione di un ammontare eguale, alle seguenti condizioni:

a) Le nuove Obbligazioni prenderanno posto con quelle dell'antica emissione di 68 milioni di franchi, e non potrà in seguito venire emessa alcuna Obbligazione privilegiata in relazione a questa nuova emissione di 67 milioni di franchi.

b) L'interesse sarà del 4 1[2 0[0 all'anno.

c) Il prestito sarà rimborsato nel periodo di 31 anni e mezzo, a datare dall'apertura all'esercizio della intera rete, mediante l'ammortamento di 1,000,000 di fr. all'anno.

d) Durante il periodo della costruzione, gl'interessi saranno prelevati sul capitale. Gli Stati sovvenzionanti garantiscono il pagamento puntuale degl'interessi durante tutto il periodo d'esercizio, nonchè il rimborso del prestito nei termini sovraindicati.

3° Il *riparto del prodotto netto* e la *garanzia degli Stati sovvenzionanti* qui calcolata, sono sottoposti alle seguenti disposizioni:

Il prodotto netto sarà destinato, in primo luogo, al pagamento degl'interessi del Capitale-Obbligazioni intero, ed in secondo luogo a quello di 1,000,000 di franchi all'anno per l'ammortamento del prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di franchi. L'eccedente verrà ripartito tra gli azionisti, a titolo di dividendo.

Se il prodotto netto non bastasse a pagare il Capitale-Obbligazioni intero, esso verrà ripartito in *prorata* dello ammontare degl'interessi dovuti ai varii prestiti (cioè: prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di franchi, prestito 4 0[0 di Obbligazioni garantite, e 5 0[0 d'Obbligazioni non convertite di 68 milioni di franchi). Quello che, dopo tale riparto, mancherà ancora pel pagamento integrale degl'interessi del prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di franchi e delle Obbligazioni 4 0[0 convertite del prestito di 68 milioni di fr., verrà supplito dagli Stati sovvenzionanti, in virtù della garanzia da essi fornita.

Se il prodotto netto bastasse a pagare gl'interessi del Capitale-Obbligazioni intero, ma non per l'ammontare annuo dell'ammortamento del prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di franchi, la differenza verrebbe parimenti coperta dagli Stati sovvenzionanti, in virtù della garanzia da essi fornita.

La Società della ferrovia del Gottardo accrediterà gli Stati sovvenzionanti, in un conto speciale, di tutte le somme ch'essi potessero esser chiamati a versare in virtù della loro garanzia per il pagamento integrale del prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di franchi, nonchè per l'ammortamento del primo di tali prestiti. All'espiro dei 31 anni e mezzo, a datare dall'apertura all'esercizio della intera rete, e per conseguenza contemporaneamente all'ammortamento completo o rimborso del prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di fr., la Società della ferrovia del Gottardo dovrà rifondere in numerario agli Stati sovvenzionanti l'ammontare dei loro esborsi a titolo di garanzia, o consegnar loro, per lo stesso importo, delle Obbligazioni 4 1[2 0[0 al portatore, rimborsabili in 8 od al più tardi in 12 anni, ed assimilate alle Obbligazioni del prestito più favorito.

Se durante i primi 20 anni, a datare dall'apertura all'esercizio, il dividendo da distribuire agli azionisti restasse, un anno o l'altro, al di sotto del 3 0[0, gli Stati sovvenzionanti supplirebbero alla differenza, in virtù della garanzia da essi data.

II. CALCOLO.

A. *Somma ancora necessaria per la realizzazione dell'impresa del Gottardo.*

Secondo la « Perizia basata sul preavviso della Commissione di esperti nominata dal Consiglio federale », il costo della rete del Gottardo ammonterà a Fr. 260,821,578

Le risorse di cui dispone la Società della ferrovia del Gottardo sono . . . . » 187,000,000

Si ha dunque bisogno ancora di Fr. 73,821,578

ossia in cifra rotonda . . . . » 73,800,000

Da questa somma però bisogna diffalcare l'economia d'interessi che risulta dal presente programma di riorganizzazione.

Questa economia d'interessi è calcolata come segue:

Al 1° ottobre 1876, i 60 0[0 versati sul Capitale-Azioni (20 milioni di franchi in cifra rotonda) e le tre prime serie di Obbligazioni 5 0[0 emesse sul prestito di 68 milioni di fr. (serie che ammontano a 48 milioni di fr.), figurano come impiegati. Per conseguenza, la differenza fra il tasso d'interesse applicabile secondo il presente programma e quello in-

Da riportare Fr. 73,800,000

Riporto Fr. 73,800,000

dicato nella perizia, dev'essere dedotta come economia d'interessi sulle due somme suddette pel periodo dal 1° ottobre 1876 al 1° luglio 1881 (termine presunto per il compimento della ferrovia del Gottardo).

Inoltre si deve dedurre come economia d'interessi la differenza fra il tasso d'interesse applicabile secondo il presente programma e quello indicato nella perizia, sui 40 0[0 rimanenti del Capitale-Azioni (14 milioni in cifra rotonda), sulla IV serie d'Obbligazioni 5 0[0 del prestito di 68 milioni di fr. (serie ammontante a 20 milioni di fr.), e sul nuovo prestito 4 1[2 0[0 di 67 milioni di fr. — e ciò per due anni, vale a dire come media dei 4 anni e 3[4, dal 1° ottobre 1876 sino alla fine del periodo di costruzione.

Nel calcolo di questa economia d'interessi si parte dalla supposizione, che i 3[4 delle Obbligazioni dell'antica emissione di 68 milioni di fr., ossia 51 milioni, saranno convertiti in Obbligazioni 4 0[0, con garanzia d'interessi degli Stati sovvenzionanti.

L'economia d'interessi, quale risulta dal programma, comprende adunque:

1° Economia d'interessi sui 20 milioni di fr., in cifra rotonda, del Capitale-Azioni: 3 0[0, in luogo di 5 1[3 0[0 durante 4 anni e 3[4 . . . . Fr. 2,102,232

2° Economia d'interessi sopra 12 milioni di fr. di Obbligazioni 5 0[0 delle serie I, II e III della prima emissione di 68 milioni di fr.: 5 0[0 in luogo di 5 1[3 0[0 durante 4 anni e 3[4 . . . . » 180,191

3° Economia d'interessi sui 36 milioni di fr. d'Obbligazioni 5 0[0 delle serie I, II e III convertite, della emissione di 68 milioni di fr.: 4 0[0 in luogo di 5 1[3 0[0 durante 4 anni e 3[4 . . . . » 2,162,299

4° Economia d'interessi sopra 14 milioni di fr., in cifra rotonda, del Capitale-Azioni: 3 0[0, in luogo di 5 1[3 0[0 durante due anni . . » 670,754

5° Economia d'interessi su 5 milioni di fr. d'Obbligazioni 5 0[0 non convertite della serie IV della emissione di 68 milioni di fr.: 5 0[0 in luogo di 5 1[3 0[0 durante due anni » 34,221

6° Economia d'interessi su 15 milioni di fr. di Obbligazioni 5 0[0 convertite della IV serie dell'emissione di 68 milioni di fr.: 4 0[0 in luogo di 5 1[3 0[0 durante due anni . » 410,667

7° Economia d'interessi sopra 67 milioni di fr. d'Obbligazioni 4 1[2 0[0 della emissione dello stesso importo: 4 1[2 0[0 in luogo di 5 1[3 0[0 durante due anni . . . . » 1,146,444

Se si deduce il totale delle economie d'interessi in . . . . Fr. 6,706,808

dalla somma indicata più sopra come ancora necessaria, non mancano più che . . . . Fr. 67,093,192

ossia in cifra rotonda » 67,000,000

B. *Prodotto netto presunto, e suo impiego.*

1° *Prodotto netto presunto* — La Commissione di esperti nominata dal Consiglio federale valuta a 7,000,000 di fr. il prodotto netto annuo della rete del Gottardo, tenendo conto dei versamenti periodici ad un fondo di rinnovamento.

2° *Impiego del prodotto netto* — *A*) Interessi del Capitale-Obbligazioni:

aa) Antica emissione di 68 milioni di franchi — Interessi annui dei 3[4 di tale emissione, cioè di 51 milioni di fr., i quali, secondo l'ipotesi sovraccennata, saranno convertiti in Obbligazioni 4 0[0: Fr. 2,040,000

Interessi annui del 1[4 restante della detta emissione, cioè dei rimanenti 17 milioni di fr., al 5 0[0. . . . . » 850,000

Fr. 2,890,000

bb) Nuova emissione di 67 milioni di franchi — Interessi annui di tale emissione a 4 1[2 0[0 . . . . . » 3,015,000

Totale degli interessi del Capitale-Obbligazioni . . . . Fr. 5,905,000

B) Importo annuo dell'ammortamento della nuova emissione di 67 milioni di fr. . . . . » 1,000,000

Totale Fr. 6,905,000

III. Giustificazione della proposta.

1° La rete del Gottardo viene immediatamente costrutta nel suo complesso, quale è richiesta dal trattato internazionale. La Società eseguisce, per conseguenza, tutto il còmpito che si è assunto.

2° Non si si discosta che ben poco dalle disposizioni del trattato internazionale, in quanto concerne il modo di costruzione, e soltanto in guisa da non aggravare, in misura sensibile e durevole, le condizioni di esercizio della ferrovia del Gottardo, e per conseguenza non diminuire la sua attitudine a sostenere la concorrenza.

3° Tutti gl'interessati nell'impresa del Gottardo partecipano ai sacrificii da fare per la sua riorganizzazione. Nondimeno non vi sono chiamati che nei limiti di una esecuzione pratica, e con tutti i riguardi che, nell'attuale situazione, sono da ciascuno considerati come convenienti, e che i Governi degli Stati (i quali hanno riunito la prima Conferenza internazionale ed hanno in seguito conchiuso il trattato internazionale) troveranno opportuni rispetto ai capitali privati, che, di fronte alla perizia della Conferenza internazionale, furono indotti a prestare il loro concorso all'impresa.

4° La Società conserva pieni ed interi i suoi diritti alle risorse finanziarie (sovvenzioni degli Stati e delle Società ferroviarie, presa di Obbligazioni dell'emissione 5 0[0 di 68 milioni di fr. da parte del Consorzio per la formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo), a cui essa può pretendere, secondo quanto è stato finora convenuto ed a tenore dei suoi statuti.

a) Il pagamento del restante delle sovvenzioni non può essere da alcuna parte contestato, poichè la rete intera del Gottardo, quale è stabilita dal trattato internazionale, riceve una esecuzione immediata.

b) Il dovere di prendere la IV serie di 20 milioni del capitale-Obbligazioni 5 0[0 di 68 milioni di fr. non può essere contestato dal Consorzio, con probabilità di successo. D'altra parte, non v'ha luogo a supporre che il Consorzio voglia fare difficoltà per prendere questa serie di Obbligazioni, attesochè esso ha la facoltà (com'è detto nel presente programma) di cambiare queste ultime con Obbligazioni 4 0[0, il cui interesse è garantito dagli Stati sovvenzionanti sino all'epoca in cui sarà interamente ammortizzato il nuovo prestito di 67 milioni di fr., che prende posto a lato del precedente; e perchè inoltre, nelle attuali circostanze, esso non potrebbe più contare sulla cauzione del 20 0[0 dell'ammontare della 4ª serie di Obbligazioni, fornita come garanzia per la presa della serie medesima.

c) Gli azionisti troveranno, nell'attuale situazione, un vantaggio a versare, in base al presente programma, i 40 0[0 rimanenti sulle loro Azioni, e per conseguenza non trascureranno di effettuare tale versamento.

5° L'ottenimento dei capitali, che sono ancora necessarii per la realizzazione dell'impresa del Gottardo, può essere ritenuto come assicurato; e le condizioni alle quali si potranno ottenere codesti capitali sono favorevolissime, tanto per la Società, quanto per tutti coloro che sono finanziariamente interessati nella impresa del Gottardo.

6° La combinazione sovraindicata non è possibile, è vero, che a condizione di una garanzia degli Stati; ma questa garanzia non ha punto, secondo la nostra proposta, una portata illimitata. In quanto si riferisce ai prestiti della Società, essa non ha una grande importanza materiale, poichè gli Stati sovvenzionanti saranno accreditati delle somme che fossero chiamati a pagare, e non si tratta quindi se non degl'interessi di queste somme. D'altra parte, per ciò che la garanzia degli Stati riguarda il capitale-Azioni, essa non impegna gli Stati sovvenzionanti (nel peggiore dei casi immaginabili) se non a sopportare per 20 anni un carico annuo di 1,000,000 di fr. Ripartendosi questo carico fra l'Italia, la Germania e la Svizzera, il sacrificio che potrebb'esser chiamato a fare ciascuno di questi Stati è in realtà quasi insignificante.

(*Allegato III*).

PROGRAMMA *per la riorganizzazione dell'impresa della ferrovia del Gottardo.*

Secondo la perizia riveduta (dicembre 1876), basata sul preavviso della Commissione degli esperti federali, occorre in complesso un capitale di costruzione di Fr. 260,821,578

I capitali di cui si può attualmente disporre sono . . . . » 187,000,000

Differenza in meno Fr. 73,821,578, cioè in cifra rotonda 74,000,000 di fr., che si potrebbero coprire nel modo seguente:

Modificazione nella situazione dei capitali privati già impegnati nell'impresa, e concorso di nuovi capitali particolari.

1. Le 68,000 Azioni emesse non riceverebbero più gli interessi in denaro pei versamenti già effettuati; ma l'ammontare di questi interessi 6 0[0 per 5 anni (sino alla fine di giugno 1881), cogl'interessi composti, cioè in totale fr. 103.17 1[2, o in cifra rotonda fr. 100 per Azione, sarebbe considerato come un versamento effettuato, in guisa che non resterebbero da versare che fr. 96 82 1[2, o in cifra rotonda fr. 100 per Azione, il che dovrà effettuarsi entro breve termine. Per quest'ultimo versamento in contante sarà pagato, durante il periodo di costruzione, un interesse del 6 0[0 all'anno, pagabile a semestre.

2. Saranno create delle *Azioni privilegiate* per 16 milioni di fr., in questo senso: che *un terzo* delle tre serie di Obbligazioni già emesse sarà convertito in Azioni privilegiate, portanti l'interesse del 5 0[0 all'anno per tutta la durata della costruzione, ed aventi diritto, dall'epoca dell'apertura dell'esercizio, ad un dividendo del 5 0[0, prima di qualunque riparto colle antiche Azioni. L'eccedente del prodotto netto annuo, dedotto il dividendo 5 0[0 da distribuire alle Azioni privilegiate, verrà ripartito come segue: *a*) primieramente il 4 0[0 alle Azioni antiche; *b*) poscia il versamento di fr. 100,000 al fondo di ammortamento, che deve servire a rimborsare il Capitale-Obbligazioni da fornire dagli Stati sovvenzionanti, e di cui la Impresa bonificherà gl'interessi 5 0[0 all'anno; *c*) il resto, sino alla concorrenza di 1,000,000 di fr., sarà diviso in parti eguali tra le Azioni privilegiate e le Azioni antiche; e l'eventuale civanzo sarà versato per metà agli Stati sovvenzionanti, e per metà diviso egualmente tra le Azioni antiche e le Azioni privilegiate.

Dunque, aumento del capitale in . . . Fr. 16,000,000.

3. La parte del Capitale-Obbligazioni che la Società dovrà procurarsi è fissata in 68 milioni di fr. Dedotti 16 milioni per le Obbligazioni da convertire in Azioni privilegiate, rimangono ancora sulle Obbligazioni *già emesse* altri 32 milioni, a cui si aggiungono i 20 milioni della IV serie di Obbligazioni presa dal Consorzio finanziario, in guisa che non restano da procurarsi che 16 milioni.

L'ottenimento di questa somma nei primi anni venturi porterebbe probabilmente una perdita esorbitante sui corsi, mentre il sacrificio sarebbe indubbiamente assai meno considerevole, se si potesse differirlo sino all'epoca in cui la ferrovia sarà vicina al suo termine. Egli è dunque nell'interesse dell'economia sulle spese di ottenimento dei capitali, il ritardare più ch'è possibile l'emissione di questi 16 milioni di Obbligazioni.

4. Il resto del capitale necessario sarà fornito dagli Stati sovvenzionanti *in quattro versamenti annui eguali*, contro Obbligazioni nominative consegnate dalla Società, ed alle quali si applicherebbero le disposizioni seguenti:

Queste Obbligazioni sono poste sulla stessa linea di quelle che compongono il Capitale-Obbligazioni di 68 milioni di fr., a cui la Società deve provvedere. Esse non portano interesse per tutta la durata della costruzione; ma dall'epoca dell'apertura della intera rete all'esercizio, esse hanno diritto ad un interesse 5 0[0 all'anno. Nondimeno gli Stati sovvenzionanti rinunciano in favore del Capitale-Obbligazioni a cui la Società deve provvedere, cioè in favore del Capitale-Azioni privilegiate ed Azioni antiche (e ciò in conformità alle disposizioni particolareggiate qui appresso), alla *percezione degl'interessi*:

a) *In primo luogo*, in favore delle Obbligazioni già emesse, *le quali avranno partecipato alla sovraccennata conversione in Azioni privilegiate*, nonchè in favore delle Obbligazioni che restano ancora da emettere dalla Società (compresa la IV serie di Obbligazioni ammontante a 20 milioni, da prendere dal Consorzio finanziario), sino al pagamento degl'interessi 5 0[0 all'anno su queste Obbligazioni;

b) *In secondo luogo*, in favore delle Aioni privilegiate, *sino alla concorrenza di un dividendo annuo del* 5 0[0;

c) *In terzo luogo*, in favore delle Azioni antiche, *sino alla concorrenza d'un dividendo annuo del* 4 0[0.

Inoltre, pel caso d'una liquidazione dell'impresa della ferrovia del Gotiardo, gli Stati sovvenzionanti rinunziano, in favore delle Obbligazioni già emesse che avranno partecipato alla conversione in Azioni privilegiate, nonchè in favore delle Obbligazioni che restano ancora da emettere dalla Società (compresa la IV serie di Obbligazioni da prendere dal Consorzio finanziario), anche *al capitale*, in questo senso: che, sulla parte loro spettante nella liquidazione, essi cederanno ai portatori delle suddette Obbligazioni la somma necessaria a completare l'ammontare nominale di tali Obbligazioni.

Ammettendo che le somme da fornire dagli Stati sovvenzionanti in 4 versamenti, da effettuarsi alla metà degli anni 1877, 1878, 1879 e 1880, contro Obbligazioni, non portano interesse durante la costruzione, bisogna (per completare la somma totale necessaria all'epoca in cui la rete sarà compiuta, compresovi l'interesse del 5 1[3 p. 0[0 calcolato nella perizia, ossia i 58 milioni di fr. che mancano ancora), bisogna fissare in cifra rotonda a fr. 12,750,000 ciascuno dei detti versamenti; in guisa che il valore nominale delle *Obbligazioni* da consegnare agli Stati sovvenzionanti sarà di 51 milioni di fr.

Secondo questa proposta, la differenza di 74,000,000 milioni di fr. sarebbe coperta come segue:

Capitale-Azioni privilegiate		Fr. 16,000,000
Obbligazioni da prendere dagli Stati sovvenzionanti . . .	Fr. 51,000,000	
Economia in seguito a tali versamenti senza interesse .	» 7,000,000	
		» 58,000,000
	Totale	Fr. 74,000,000

Il *capitale di costruzione* si comporrebbe di:

Capitale-sovvenzioni		Fr. 85,000,000
Capitale-Azioni, cioè:		
a) Azioni antiche . .	Fr. 34,000,000	
b) Azioni privilegiate .	» 16,000,000	
		» 50,000,000
Capitale-Obbligazioni:		
a) da procurare dalla Società	Fr. 68,000,000	
b) da fornire dagli Stati sovvenzionanti	» 51,000,000	
		» 119,000,000
	Totale	Fr. 254,000,000

Osservazioni finali.

1° Il presente programma suppone:

a) il versamento del resto del Capitale-Azioni e del Capitale-Obbligazioni, a tenore delle disposizioni di questo programma;

b) l'accettazione di tale programma dai portatori delle serie I, II e III d'Obbligazioni 5 0[0 già emesse.

Vista la posizione fatta, secondo tale programma, alle Obbligazioni da prendere dagli Stati sovvenzionanti, si ha ogni ragione di credere che tali ipotesi si realizzeranno.

2° Per diversi motivi, e specialmente per facilitare l'esecuzione del progetto di riorganizzazione, sarebbe assai desiderabile che fosse accordato un aumento di sovvenzioni propriamente dette. In tal caso, l'ommontare delle Obbligazioni da prendere dagli Stati sovvenzionanti sarebbe diminuito in proporzione.

3° La perizia, sulla quale è basato il programma, non comprende il costo di costruzione completa di un doppio binario sulle rampe d'accesso. Nondimeno si può prevedere che pochi anni dopo l'apertura dell'esercizio, il bisogno di un secondo binario si farà sentire, e nello stesso tempo il bisogno d'un aumento del materiale mobile. Ne potrebbero risultare, secondo le circostanze, gravi imbarazzi per la Società. A rimediarvi in prevenzione, gli Stati sovvenzionanti acconsentono a che le Obbligazioni, che la Società potrebbe esser chiamata ad emettere in seguito per sopperire alla costruzione completa del secondo binario su tutte o parte delle rampe d'accesso, siano *assimilate* a quelle ch'essa emetterà come si è detto più sopra. Potrebb'essere poi riservato al Consiglio federale svizzero il decidere se vi sia o no la necessità di costruire il secondo binario.

Per mancanza di spazio, dobbiamo riservare al prossimo numero la pubblicazione del rimanente *Allegato IV*, contenente il rapporto della Direzione della Ferrovia del Gottardo al Consiglio federale svizzero in data del 22 gennaio 1877.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

***RELAZIONE** del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 14 *giugno* 1877.

Ordine del giorno:

1° Relazione del Consiglio d'Amministrazione;

2° Bilancio consuntivo del 1876, preventivo del 1877 e deliberazioni relative;

3° Rinnovamento del Consiglio d'amministrazione, a termini dell'art. 41 degli Statuti;

4° Nomina di tre revisori del bilancio e di due supplenti.

Signori,

Adempiamo l'obbligo fattoci dall'articolo 48 degli Statuti, col darvi conto della nostra amministrazione per l'anno 1876, e notizia dello stato della Società.

In aspettazione che siano prese definitive deliberazioni sulla Convenzione, che fu da voi approvata nell'adunanza straordinaria del 10 aprile dello scorso anno, noi abbiamo condotto l'esercizio delle linee sociali e delle linee costituenti la rete Calabro-Sicula, sotto quella speciale vigilanza per parte del Governo, che è tra i patti di quella Convenzione.

I prodotti dell'esercizio hanno, nel corso del 1876, ripreso il vigoroso incremento interrotto negli anni 1874 e 1875. E, come di questa interruzione fu principal causa l'abbondanza e l'uniforme distribuzione dei raccolti nella penisola, così del ripreso incremento è stato cagione lo squilibrio, che in essi avvenne nell'anno caduto, in cui furono abbondanti nelle provincie meridionali di grani e di vini, straordinariamente scarsi nelle settentrionali e centrali.

Di alquanti chilometri è cresciuta la lunghezza media delle linee esercitate; questo aumento però non dipende da alcun nuovo tronco, che siasi aperto nell'anno, ma sì da ciò che gli ultimi tronchi aperti furono esercitati per una parte soltanto dell'anno precedente.

Sebbene di meno proficui siano i chilometri in più che entrano in conto, tuttavia l'introito dell'anno è cresciuto di ben L. 654.74 per chilometro, a fronte del 1875, colla eccedenza di L. 293.53 sul limite delle L. 15,000, fissato dalla Convenzione del 1864; e di questa eccedenza voi non ignorate gli effetti.

Ciò non ostante, e non ostante i maggiori carichi onde s'è aggravato il bilancio sociale, fra i quali non ultimo il considerevole rialzo subito dai cambi per i pagamenti all'estero, possiamo con soddisfazione annunziarvi che, in grazia dell'aumentato numero medio dei chilometri esercitati, e delle diminuite spese dell'esercizio, la liquidazione dell'anno si chiude col sopravvanzo di L. 520,464.23.

La nostra posizione finanziaria è buona; il nostro credito è fermamente stabilito.

Le Convenzioni stipulate col Governo avendo sospeso la costruzione di linee nuove, non ci rimane che da assestare conti di liquidazione dei lavori eseguiti.

È cresciuto lo sviluppo ed il prodotto delle linee Calabro-Sicule, ma le entrate non sono bastate a coprire le spese ordinarie: è da sperare che, coll'estendersi delle linee, col cessare di esercizi staccati, questa condizione di cose sia per mutare.

Dopo ciò, eccovi, o signori, col consueto ordine le notizie economiche e statistiche della nostra azienda.

I. — Situazione finanziaria.

I fondi realizzati dalla Società al 31 dicembre 1876 ammontavano alle somme seguenti:

Capitale in Azioni vecchie		L. 99,605,000.00
» in Azioni nuove		» 30,000,000.00
Sussidii dello Stato in lavori . . .		» 10,000,000.00
» in beni demaniali		» 9,465,345.55
Prestiti vigenti in Obbligazioni e Buoni		
Numero 875,791 Obbligazioni sociali . . .	L. 190,297,610.17	
Numero 348 Obbligazioni Bayard . . .	» 174,500.00	
Numero 2,696 Obbligazioni Rothschild . .	» 1,145,800.00	
Numero 1,377 Obbligazioni De Gas . . .	» 585,225.00	
Numero 120,010 Buoni trentennari	» 45,646,104.94	
		» 237,849,240.11
Titoli estinti		» 5,330,165.61
Interessi per ammortamenti di titoli da pagare		» 5,525,893.50
Creditori diversi		» 50,679,822.78
Gestione Calabro-Sicula		» 11,617,513.54
Casse di previdenza		» 4,918,204.22
Liquidazione generale		» 4,719,484.56
Totale		L. 469,710,669.87
Detraendo da questa somma l'ammontare dei lavori eseguiti, delle spese di fondazione, del materiale fisso e mobile e dei Magazzini, per	L. 411,214,661.64	
Debitori diversi . . .	» 30,992,465.20	
Gestione Calabro-Sicula	» 21,970,710.22	
		» 464,177,837.06
Avremo al 1° gennaio 1877 un attivo di Cassa e Portafoglio di		L. 5,532,832.81
Alla quale somma aggiungendo:		
Il residuo pagamento dei beni demaniali		» 534,654.45
Le sovvenzioni dello Stato		» 25,000,000.00
I prodotti netti dell'esercizio		» 5,000,000.00
Ascenderanno le attività a		L. 36,067,487.26

L. 36,067,487.26

Il preventivo delle spese pel 1877 fu calcolato nelle somme seguenti:

Imposte ed aggi . . L.	3,200,000.00	
Interessi ed ammortizzazioni . . . . . . »	29,000,000.00	
Costruzioni ed approvvigionamenti . . . »	3,800,000 00	
	»	36,000,000.00
Eccedenza di attività L.		67,487.26

Al preventivo delle costruzioni ed approvvigionamenti abbiamo assegnato la somma di tre milioni e ottocentomila lire, benchè le costruzioni sieno da considerarsi come ultimate, non rimanendo da eseguire che alcune opere di finimento per le Stazioni; e ciò perchè nell'anno si dovrà fare una importante provvista di materiale mobile, in ragione del cresciuto sviluppo del traffico.

II. — Costruzioni.

Compiuta nel 1875 la costruzione della ferrovia da Pescara ad Aquila, niuna nuova linea, per quel che abbiam detto, è stata di poi intrapresa; i lavori pertanto di costruzione, eseguiti nel corso del 1876, cadono tutti sulle linee in esercizio.

Se nella relazione del precedente anno abbiamo potuto dichiarare di avere tenute le opere nuove nei più ristretti limiti concessi dal proposito di ridurre al minimo le spese sociali, ciò possiamo anche con più fondamento dichiarare in quest'anno, in cui, sebbene ancora molti e di non poca importanza fossero i lavori già intrapresi da condurre innanzi, e non pochi quelli di cui si è manifestato il bisogno nel corso dell'anno, tuttavia si è potuto provvedere al regolare progresso delle opere incominciate, ed alle opere nuove fattesi necessarie, non solamente non sorpassando i limiti di spesa osservati nell'anno precedente, ma stando molto più addentro di essi.

Sulla linea Bologna-Brindisi abbiamo continuato la costruzione del grande ponte sul Sangro; compiuta quella sul Bocca di Rio; incominciato il ponte definitivo sul Calvano; fattone uno provvisorio sul Rivo Chiodi in luogo di quello che vi esisteva, asportato da una grossa piena.

Abbiamo compiute le opere di consolidamento ai ponti Ventena, Metauro, Feltrino; rialzate livellette fra Porto San Giorgio e Pedaso; sgombrate frane tra Casalbordino e Vasto; eseguite opere di difesa al Savena, al Ronco, al Feltrino; fatte nuove scogliere in mare e ricaricate quelle esistenti a difesa della Stazione di Ancona; munito di scogliere il ponte sull'Ofanto; eseguite in molti ponti cunette murate e rafforzati con acconci munimenti non pochi ponticelli.

Sulla linea Napoli-Foggia fu ristabilita, come già vi annunciammo nella precedente relazione, la continuità del ponte sul Calore, detto del Torello, con una travata in ferro; con scogliere abbiamo procurato di assicurare la stabilità della parte di ponte murale rimasta in piedi; con scogliere pure abbiamo protetto la strada nei tratti in cui essa trovasi soggetta agli attacchi del Calore e del Cervaro; abbiamo ricostruito una parte della galleria di S. Angelo, minacciante rovina; abbiamo rialzata la strada, allargate trincee, non che fatti rivestimenti, muri di sostegno e fognature fra le Stazioni di Montaguto ed Orsara; abbiamo rinfiancati terrapieni fra il Pianerottolo e Bovino; eseguite briglie murali di ritegno nel letto del Cerreto, ed opere di consolidamento a parecchi ponticelli.

Sulla linea Napoli-Eboli sono state, con rivestimenti, parte a secco, parte in calce, consolidate alcune trincee; si è sottratto la strada alla minaccia di rovina di terreni scomposti sovrastanti, e la si è difesa con gettate dagli insulti del mare.

Sulla linea d'Aquila fu mestieri rinforzare le scogliere del ponte sul Pescara presso S. Valentino; fare opere di munimento nel Sagittario, e cunette murate in alcuna trincea.

Sulla linea da Bari a Taranto si sono eseguiti rinfianchi ai grandi terrapieni che vi si hanno; sulla linea di Ravenna si è ricostruita la spalla sinistra del ponte sul Senio.

Si sono riparate poi e riverniciate molte delle travate di ferro grandi e piccole, che in buon numero s'incontrano lungo le nostre linee; nè facciamo parola degli abbondanti ricarichi di ghiaia che abbiamo fatto a miglioramento e compimento dalla massicciata stradale.

Passando a dar notizia dei lavori eseguiti nelle Stazioni, diremo: che si è proseguita la costruzione del fabbricato definitivo dei viaggiatori della Stazione d'Ancona; che furono fatti ampliamenti alle officine di Ancona, di Foggia e di Napoli; che nella Stazione di Salerno si è rifatto lo scalone; in quella di Caserta il tetto della rimessa delle locomotive; che nella Stazione di Benevento si è costruita un tettoia per rimessa delle vetture, ed una fossa per la lavatura delle locomotive; che, infine, nuove opere furono fatte nella fabbrica degli agglomerati d'Ancona.

Importanti restauri si eseguirono nei fabbricati dei viaggiatori a Nocera, Scafati, Pontecagnano ed Eboli. A Palagiano e Massafra furono costruiti marciapiedi definitivi; a Massafra, Ostuni, Napoli, muri di cinta.

Si aggiunsero nuove vie nelle Stazioni di Sinigaglia, Rimini, Ancona, Pescara, Foggia, Brindisi, Castellaneta, Benevento e Dugenta; e furono prolungate vie di scarto esistenti nelle Stazioni di Torre-Passeri, Corigliano d'Otranto, Palagianello, S. Giovanni Teduccio e Castellammare. Tutte queste vie aggiunte e prolungate misurano la lunghezza complessiva di circa quattro chilometri, e richiesero l'impianto di sette nuovi scambi.

E poichè siamo parlando di armamento, diremo, che per il mantenimento delle nostre linee abbiamo nel corso del 1876 impiegato nei ricambi ben 16,267 guide di metri 6.00, 161,901 traverse, 16,067 stecche, 20,013 piastrelle, 107,184 viti, 200,453 arpioni.

A guarentire sempre meglio la regolarità e sicurezza dell'esercizio, furono aggiunti segnali a disco in parecchie Stazioni; posti segnali di rallentamento fissi in alcuni punti della linea da Foggia a Napoli, e di quella da Napoli ad Eboli; fu adottato nella Stazione di Napoli un sistema di segnali elettrici per l'esercizio degli scambii di ingresso.

Nuove piattaforme giranti furono poste nelle Stazioni di Benevento, Dugenta e Torre Annunziata; nuovi ponti a bilico nelle Stazioni di Cesena, Tortoreto, Torre dei Passeri; ed una grù meccanica di dieci tonnellate fu impiantata a Castellammare.

Uno dei rami di servizio il quale abbisogna di tutte le nostre cure è quello relativo alle acque di alimentazione delle locomotive.

Per migliorare le condizioni del riformatore d'Ancona, si sono allacciate le acque del piano di S. Lazzaro e di là si sono condotte alla Stazione; e si è impiantato un rifornitore provvisorio sul Pescara; si è rinnovata con maggior diametro la condotta di Fossacesia; se ne è costruita una nuova a Ripalta; a Fasano e a Lecce si sono stabilite trombe con macchine a vapore, e a Bovino si sono riformati tutti i macchinismi che vi esistevano.

Come già nel precedente esercizio, abbiamo in questo seguitato a scavare pozzi d'acqua viva, ed a costruire forni da pane, per quelle case cantoniere che ne sono sprovvedute; e così pure abbiamo continuato a erigere muri di isolamento nelle tratte dove la strada trovasi esposta ad essere invasa dal bestiame errante.

Insomma, pur non perdendo mai di vista il proposito di non aggravare di soverchio il bilancio, nulla abbiamo tralasciato che fosse richiesto per assicurare la stabilità della strada ed il migliore andamento del pubblico servizio.

Spese di costruzione.

Come si desume dall'attivo del bilancio generale, le spese di costruzione al 31 dicembre 1876 salivano a	L. 366,237,832.93
Erano state accertate al 31 dicembre 1875 in	» 364,229,479.71
Quindi le spese di costruzioni fatte nel corso del 1876 sommano a	» 2,008,353.22

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 3 luglio.

Il Governo germanico ha già annunziato la sua approvazione al progetto di risoluzioni firmato a Lucerna dai delegati di quell'Impero, dell'Italia e della Confederazione svizzera relativamente al compimento della strada ferrata del Gottardo. Il Governo nostro, invece, non ha deliberato ancora nulla in proposito, essendovi per noi da risolvere la grossa questione della cifra del nuovo sussidio di 10 milioni, sulla quale la Delegazione italiana fece, come sapete, replicata e specialissima riserva di ogni decisione al proprio Governo. Le anteriori previsioni dell'Italia non erano basate che sopra il sussidio comune proposto dalla Germania in un suo promemoria e ascendente a 18,500,000 franchi da ripartirsi in tre parti eguali, onde le istruzioni ricevute dalla Delegazione italiana non le permettevano di oltrepassare questo massimo di partecipazione. Tocca perciò al Ministero Depretis, la cui piena libertà d'azione non fu punto pregiudicata dai nostri abili negoziatori, il giudicare intorno alla convenienza o meno di portare l'ammontare del nuovo sussidio dei tre Stati alla cifra di 28 milioni, ossia l'ammontare del nostro particolare sussidio alla cifra di 10 milioni, esaminata che avrà la elaborata relazione, redatta (come ho ragione di credere) dal comm. Valsecchi, sopra lo stato dell'impresa del Gottardo e sopra gli argomenti notati nella Conferenza in favore di un aumento di sovvenzione.

Ma io spero e credo che il nuovo fardello di 10 milioni, caduto, d'amore o di forza, sulle deboli spalle d'Italia, potrà per lo meno essere ridotto dell'ammontare degl'interessi durante la costruzione, vale a dire di un milione e mezzo all'incirca: equa riduzione, la quale non dovrebbe incontrare obbiezione di sorta presso gli anzidetti Stati contraenti.

E dacchè ho sotto gli occhi una delle prime copie ufficiali dei processi verbali delle Conferenze di Lucerna, io non so trattenermi dallo esprimere la più viva e sincera soddisfazione per la parte sostenuta dai nostri negoziatori, che non fu, per la evidenza dei pubblicati documenti, nè la meno intelligente, nè la meno operosa, nè la meno apprezzata. Non so anzi resistere al desiderio di comunicarvi un breve episodio della prima seduta, quantunque non si riferisca alla tecnica quistione del Gottardo e non sia neppure accennato nella pubblicazione ufficiale, della quale testè vi tenni parola.

Nel primo schema di regolamento per le sedute della Conferenza si proponeva che, nelle discussioni, i delegati avrebbero potuto servirsi della lingua francese o tedesca; ciò ha destato legittimamente la suscettibilità patriottica dei nostri negoziatori, i quali chiesero ed ottennero parità di trattamento anche per la lingua italiana. —

Il 5 corrente avrà luogo la visita di ricognizione del 2° tronco della linea di Cosenza, rimanendovi semplicemente l'interruzione corrispondente alla traversata di Majolungo, dove i lavori procedono pure colla massima alacrità. Frattanto si provvederà a colmare questa soluzione di continuità mediante un regolare servizio ippico, condotto dall'Amministrazione ferroviaria, in coincidenza dei treni da e per Cosenza, con due viaggi d'andata e due di ritorno quotidiani. La visita sarà eseguita dai funzionarii locali della Direzione dei lavori e del Commissariato governativo. —

Venne parimenti chiesta ed accordata la visita di ricognizione pel tronco da Treviso a Castelfranco sulla linea Vicenza-Treviso, senza che però sia ancora fissato il giorno, avendo il Ministero incaricato l'Ispettore prof. Betocchi di prendere gli opportuni concerti in proposito col Commissariato dell'esercizio, nel recarsi che farà immantinente ad intraprendere la sua ispezione di Circolo nel Veneto. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ebbe ad occuparsi recentemente di una variante al primitivo progetto Caldare-Canicattì, mediante la quale la spesa, già presunta di 8 milioni all'incirca, si ridurrebbe a circa 7 milioni, ed emise parere favorevole sulla medesima. —

Il suddetto Consiglio discusse e propose pure l'approvazione del regolamento per l'esecuzione del piano regolatore della città di Genova. —

Sembra che nella 2ª quindicina del mese corrente potrà essere inaugurato il 1° *tramway* della Capitale, da Porta del Popolo a Ponte Molle, che è la prediletta passeggiata dei cittadini romani; e mi riservo di fornirvi nella successiva mia lettera alcuni particolari sul soggetto.

La Scuola degli agenti ferroviarii istituita a Roma ed intorno alla quale non mancai già d'intrattenervi, non ha fallito ai desiderii ed alle speranze, che essa fece nascere sin da principio intorno al suo avvenire. Parecchi giudici competenti in materia ferroviaria la visitarono in questi giorni, e si mostrarono perfettamente concordi nel riconoscere ed apprezzare, così il carattere eminentemente pratico della medesima, come il notevole progresso compiuto dagli alunni in soli tre mesi di studio. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Negli scorsi giorni si tennero al Ministero parecchie conferenze per definire alcune questioni pendenti colla Società dell'Alta Italia, sulle quali la maggior parte dei giornali diedero finora inesatti ragguagli. Noi crediamo utile di esporre il vero stato delle cose, a togliere ogni erronea interpretazione di questo fatto.

Colla Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875, riscattando le linee dell'Alta Italia, il Governo italiano imputava a credito della Società il capitale che questa aveva esborsato a tutto dicembre 1874, e che risultava dal suo bilancio di quell'anno. Ma dal 1° gennaio 1875 fino alla data della Convenzione suddetta, la Società aveva pagato altre somme riferibili a lavori di primo impianto ed acquisti anteriormente fatti; ed altre spese di primo impianto, cioè fabbricati nuovi, rifacimento di binarii, e nuove linee, come quelle della Pontebba, Camerlata-Chiasso, Treviglio-Rovato, Rovigo-Adria-Legnago, Troffarello-Chieri, Bastia-Mondovì, aveva la Società incontrate in quel periodo di tempo. Ed altre di egual natura doveva necessariamente incontrarne dal 17 novembre 1875 fino al 30 giugno 1876, data in cui, se non fosse intervenuto il compromesso di Parigi e la Convenzione di Roma per l'esercizio provvisorio, do-

veva aver luogo la presa di possesso delle linee riscattate da parte del Governo.

Fu dunque stabilito cogli articoli 13, 14 e 16 della Convenzione di Basilea, che dopo il 30 giugno 1876 si sarebbe addivenuto, in contraddittorio tra il Governo e la Società, ad una liquidazione di tutte codeste somme; le quali, per conseguenza, non riguardano nè la separazione della rete italiana dall'austriaca, nè il materiale mobile od altri titoli (come fu inesattamente asserito da alcuni giornali), ma costituiscono puramente e semplicemente il complemento del prezzo dovuto dal Governo alla Società dell'Alta Italia pel costo effettivo della sua rete.

Non sussiste poi che la liquidazione siasi già definitivamente conchiusa, come gli stessi giornali annunziarono, essendo tuttora pendenti alcune questioni di apprezzamento.

A questo proposito, un nostro corrispondente da Roma ci scrive in data d'ieri, che oggi, 4, sono attesi di ritorno nella Capitale il presidente del Consiglio ed il comm. Massa. Appena giunto, l'on. Depretis radunerà il Consiglio dei ministri, per deliberare circa le controversie esistenti tra il Governo e la Società dell'Alta Italia.

Venerdì 6 corr., negli ufficii della Camera di commercio in Genova, avrà luogo la riunione dell'apposita Commissione per l'esame delle quistioni relative al transito del binario al Passo Nuovo ed alle tasse ferroviarie da stabilirsi pei Magazzini generali. Questa Commissione sarà composta di un delegato della detta Camera di commercio, di uno del Municipio, e dei funzionarii dell'Alta Italia, sig. comm. Bachelet Capo-Traffico, cav. Bozzi Ingegnere-Capo della 1ª divisione della Manutenzione, e cav. Frigo Ispettore principale del Controllo.

Ci scrivono da Roma che il Consiglio dei lavori pubblici, in una recente seduta, ha espresso il voto potersi approvare: il progetto delle opere di difesa e consolidamento, occorrenti per la sistemazione del tronco della Ferrovia Ligure da Monterosso alla Galleria di Biassa, linea di Levante, a norma della perizia relativa per la somma di L. 414,452; un progetto per lavori di difesa dell'abitato di Bondeno a destra del Po, per la somma di L. 400,000; e finalmente un progetto di ponte a travata metallica sul torrente Cordevole, lungo la strada provinciale di Agordo al Sasso San Martino, in provincia di Belluno.

Nei giorni 5, 6 e 7 corrente si faranno gli esperimenti di prova delle travate metalliche del tronco ferroviario Spezzano-Cosenza. Queste travate, fra grandi e piccole, sono 29; e sono state eseguite, come tutte le altre indistintamente della rete Calabro-Sicula, dall'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, diretta dall'ing. A. Cottrau.

Secondo ogni probabilità, la linea di Cosenza sarà aperta al pubblico esercizio col 15 corrente. *(Vedi nostra Corrispondenza da Roma).*

Il 30 giugno ebbe luogo a Vienna l'assemblea generale ordinaria della Società del Sud dell'Austria.

Riservandoci di dare in appresso più ampii ragguagli in proposito, per quanto riguarda specialmente le ferrovie dell'Alta Italia, sappiamo che l'Assemblea ha approvato i conti dell'esercizio 1876, ha accordato la sanatoria al Consiglio pel ritardo nella presentazione dei medesimi, ed accordato di coprire il *deficit* col prelevare fiorini 175,818 dalla riserva extra-statutaria, e fiorini 3,709,762 dalla statutaria.

Notizie Ferroviarie Italiane

Linee d'accesso al Gottardo. — Dietro iniziativa dell'ing. Costanzo Carcano, nella seduta del 24 giugno p. p. al Collegio degli ingegneri di Milano, si trattò la questione delle linee di accesso al Gottardo, e di quella principalmente che potrebbe presentare il maggiore interesse per Milano. L'ing. Carcano, appoggiandosi alle espressioni del Ministro dei lavori pubblici nei suoi discorsi alla Camera ed al Senato, ritiene che la questione, ad onta delle cose convenute nella Conferenza di Lucerna, non sia ancora risolta, e che le rappresentanze del Comune e della Provincia di Milano abbiano dovere di interloquire in proposito. Ciò stando, chiese che il Collegio degli ingegneri debba discutere l'argomento per lume delle Rappresentanze stesse.

Benchè riconosca i pregi del tracciato per Gallarate, espose la sua opinione che per Milano, ed anche per Genova, sia preferibile il tracciato che, per Tortona-Pavia-Milano, si dirige per Saronno e Mendrisio al Monte Ceneri, procurando così un riflessibile accorciamento di linea per ambedue i centri suddetti.

L'ing. Tatti, a suffragare le deliberazioni prese dai delegati degli Stati interessati a Lucerna, premise che scopo essenziale del Consorzio fra gli Stati stessi fu quello di facilitare possibilmente le comunicazioni della Svizzera e della Germania col mare Mediterraneo pel porto di Genova, sottraendosi all'obbligo di transitare per la Francia; e per l'Italia fu quello inoltre di favorire la marina italiana, alla quale è appoggiata gran parte della sua prosperità, creando un'attiva concorrenza a Marsiglia. Egli dimostrò che, quantunque da Marsiglia si misuri una distanza a Basilea (obbiettivo del commercio internazionale) di chilometri 784, mentre da Genova, per la linea di Pino, se ne misurano soltanto 510, pure, stante le felici condizioni della linea sul territorio francese interamente in pianura, con un movimento locale grandissimo come veicolo principale da Parigi a Lione al mare, colle cave di carbon fossile al fianco, quel servizio potesse essere fatto per sole L. 23.90 per tonnellata; mentre, per Genova, stante il minor movimento locale nella linea percorsa, stante le difficoltà del passo Alpino, e stante il maggior prezzo del carbone, la spesa di trazione, ad onta della molto minore percorrenza, dovrebbe raggiungere almeno le L. 22.70.

Quindi è che qualunque piccolo aumento di percorrenza, sia materiale che virtuale, elimina ogni possibilità di concorrenza per quel porto. Il passaggio del Monte-Ceneri, richiedendo la necessità di alzare le merci per circa 300 metri oltre quanto può occorrere per la linea di Pino, per ridiscenderle a Bellinzona, richiederebbe, sui chilom. 55 da Chiasso a Bellinzona, un aumento di spesa di trazione di almeno L. 1.65. Fu principalmente per questo titolo che i delegati della Germania e quelli dell'Italia ebbero a prescegliere concordemente la linea di raccordo per Pino, ad onta della virile opposizione dei delegati svizzeri, ai quali l'aggiornamento della costruzione del tronco del Monte Ceneri, portando uno stacco dal Cisceneri, recava nocumento sotto i riguardi politici. I delegati italiani però, avuto riguardo agli interessi ed ai desiderii di Milano, riservarono al loro Governo piena libertà d'azione nella scelta del tracciato da Pino a Genova, per avvicinarlo possibilmente a Milano, volendo con ciò alludere al progetto per Novara e Gallarate. — Egli dimostrò pure che queste risoluzioni non erano in alcuna cotraddizione col senso letterale delle parole del Ministro, come non era in contraddizione l'annuenza data ad un aumento di sussidio. Egli terminò accogliendo di buon grado l'idea che la questione venisse agitata nel seno del Collegio, e che venisse all'uopo nominata una

Commissione, la quale, prendendo in ponderato esame sotto i diversi aspetti, sì tecnici che economici, la quistione, avesse a riferire con motivato rapporto in una prossima adunanza.

Anche l'ing. Chizzolini appoggiò l'idea della nomina della Commissione; e, dopo una breve replica dell'ing. Carcano in risposta al Tatti, venne dal Consiglio adottata la nomina della Commissione, la quale venne dalla Presidenza composta dei signori ing. Brioschi, Tatti, Ratti, Quaranta, Chizzolini, Carcano e Parravicini. (*Persev.*)

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Leggiamo nel *Diritto*:

Sappiamo che per la ferrovia Ivrea-Aosta si sono già presentate al Ministero dei lavori pubblici due domande di concessione, debitamente documentate. La prima è quella della ditta Pellax e C. di Londra, che da circa un anno passò già al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha richiesto si facessero alcune modificazioni circa le pendenze e l'ubicazione della Stazione d'Ivrea.

La ditta Pellax presentò in origine il progetto, fatto per opera degli ingegneri Mondino e Borella di Torino, e per cura del Comitato promotore della ferrovia Ivrea-Aosta. Poscia fece eseguire le modificazioni volute dal Consiglio superiore da due ingegneri inglesi, lo ripresentò, ed a giorni verrà di nuovo esaminato.

L'altra domanda è quella presentata dalla ditta Marsaglia e C. di Torino, che la documentò col progetto Mondino e Borella. Su questa domanda il Consiglio superiore dei lavori pubblici emise, il 23 giugno, l'avviso: « che, quando « siano limitate le pendenze al 14 per mille e sieno osser- « vate le norme espresse in un precedente voto, e siasi sen- « tito il Ministero della guerra, il progetto presentato dal « sig. Marsaglia può servire di base per una concessione »

Ferrovia Parma-Spezia. — Ecco l'ordine del giorno votato dall'assemblea del Consorzio della ferrovia Parma-Spezia, tenutasi il 24 giugno a Parma:

« L'Assemblea incarica il Comitato esecutivo di fare esaurire, prima della riapertura del Parlamento, tutte le pratiche necessarie per la più sollecita costruzione della ferrovia, che da Spezia mette direttamente a Parma con binario proprio, e lo autorizza a trattare e conseguire, salva l'approvazione dei Corpi morali interessati, la concessione della ferrovia medesima a nome e per conto del Consorzio ».

Ferrovie Sarde. — La *Gazz. Uff.* del 2 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 20 giugno p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, relativa alla Convenzione stipulata il 1° maggio scorso colla Società delle Strade ferrate Sarde per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie indicate nella Convenzione medesima, già da noi pubblicata.

Ippoferrovia a Roma. — Scrivono da Roma al *Piccolo* di Napoli:

Il 20 luglio corr. sarà aperto in Roma il primo tronco di ferrovia a cavalli da Porta del Popolo a Ponte Molle, per la lunghezza di circa tre chilometri. I lavori di costruzione procedono con molta alacrità. L'inaugurazione sarà pomposa. Si aspettano da Milano i bellissimi carri, che sono serviti testè per l'inaugurazione del tronco Milano-Saronno, essendo la stessa Società concessionaria. (*V. Nostra Corrispondenza da Roma*).

Tramway da Torino alla Tesoriera. — In relazione alla notizia data nel precedente numero, dobbiamo oggi aggiungere, che il proprietario della ferrovia Torino-Rivoli, cav. Colli, chiese facoltà di stabilire un servizio di *Tramway* fra Torino e la Tesoriera, corrente sullo stesso binario della detta ferrovia, e di collocare un tronco di allacciamento che, divergendo da quel binario prima della entrata nello scalo, venga a fermarsi in fondo della piazza dello Statuto verso Doragrossa.

La Giunta, ritenuto che si adottino tutte le disposizioni per evitare gli incomodi del fumo e del getto di vapore, e tutte le precauzioni di sicurezza nel servizio, propose al Consiglio, nella seduta del 27 giugno p. p., di consentire alla concessione, a condizione che il prezzo del percorso da Torino alla Tesoriera non oltrepassi i 10 centesimi, e che la concessione s'intenda di pien diritto revocata in caso di inadempimento del Capitolato.

Il cons. Ferraris nega il suo voto per più ragioni: non avvi alcun interesse pubblico in questa impresa, del cui esercizio è affermata, ma non provata l'innocuità; e si guasterebbe l'aspetto decoroso della piazza, si creerebbero incagli, senza vantaggio vero del pubblico.

Il Sindaco dice che la concessione sarebbe soggetta ai patti stessi che si stipularono per le altre concessioni di *tramways*, in virtù de' quali si ha diritto di revocarle, quando l'esercizio produca inconvenienti.

Si tratta anche d'avvantaggiare un borgo in cui, per l'incremento delle industrie, ogni dì più si accresce la popolazione.

Crede inoltre doversi prendere in considerazione la domanda, perchè coll'attuare il progetto del cav. Colli s'introdurrebbe fra noi un sistema più economico dell'attuale, il sistema di trazione a vapore, e così si darebbe nuovo impulso al progresso della nostra città.

Dopo viva discussione, in cui da molti si fanno notare gl'inconvenienti di tale concessione, il cons. Allis osserva che al crocicchio della linea ferroviaria col Corso Principe Oddone si verifica sovente, e specialmente ne' dì festivi, grave ingombro, il quale diventerà ancor più grave col servizio del *tramway*. Chiede quindi che si rinvii la pratica alla Giunta per ulteriori studii.

Il cons. Ajello aggiunge, che sarebbe gran peccato il rovinare una delle più belle passeggiate de' dintorni della città, aderendo alla domanda del cav. Colli di poter atterrare parecchi alberi del viale per collocarvi le guide di scambio.

Altri oratori parlano in favore; ma infine il Sindaco mette ai voti la proposta sospensiva del consigliere Allis, ed il Consiglio l'adotta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* ha pubblicato il seguente telegramma da Berna, 30 giugno:

L'Assemblea generale della Ferrovia del Gottardo (tenuta il 29 a Lucerna) ha approvato il rapporto amministrativo ed il resoconto del 1876, prese cognizione del Rapporto del Consiglio d'amministrazione sulla riorganizzazione dell'impresa, e nominò la Commissione per la revisione dei conti per l'anno 1877, composta dei signori Pfiffer-Balthasar di Lucerna, Záslin-Sulzberger di Basilea e landamanno Frey di Aarau.

La questione della riorganizzazione finanziaria venne rinviata ad una prossima seduta straordinaria.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 32.50 dal lato di Göschenen, e di m. 22.20 dal lato di Airolo; in totale m. 54.70, cioè m. 7.81 in media giornaliera. La roccia sempre dura ad Airolo.

Ferrovie svizzere — Nella *Gazzetta Ticinese* del 25 giugno si legge:

Con risoluzione federale del 3 giugno 1876, le Società svizzere ferroviarie vennero invitate a porre in consonanza, entro la fine di marzo 1879, le esistenti Convenzioni colle Amministrazioni estere colle prescrizioni della legge federale pei trasporti sulle ferrovie, del 20 marzo 1875 (art. 55), e di sottoporre al Consiglio federale, al più tardi per la metà di febbraio 1877, i regolamenti elaborati.

La Direzione della ferrovia Nord-Est, in nome anche delle Amministrazioni ferroviarie svizzere seco lei in diretta comunicazione pel servizio internazionale, aveva comunicato dei rapporti in febbraio ed al principio del corrente mese sull'andamento e sullo stato delle trattative colle Amministrazioni delle strade ferrate austro-ungheresi e della Germania del Sud, ed un progetto di regolamento riveduto per le relative tariffe, coll'osservazione però che le suddette Amministrazioni ferroviarie estere, partecipanti a questo regolamento, facevano dipendere la loro adesione allo stesso dalla contemporanea conclusione di una nuova Convenzione

sulla responsabilità delle Amministrazioni ferroviarie nel servizio diretto.

Quest'ultima quistione venne già discussa in una Conferenza in Salisburgo, e venne rimessa per una definitiva risoluzione ad una Conferenza di Direzioni, che si riunirà il 5 luglio prossimo in Lucerna. Quindi, in conseguenza delle suaccennate circostanze, il nuovo regolamento non potrebbe entrare in vigore che fra alcuni mesi. In vista di questo stato di cose, la summenzionata Direzione domandò una proroga del termine fissato dalla risoluzione del 3 luglio del passato anno.

Ora, in considerazione che la reale applicazione dell'art. 25, lemma 2°, della legge sui trasporti, dipende principalmente dalla conclusione di una Convenzione sulla risponsabilità delle Amministrazioni ferroviarie, il Consiglio federale ha risoluto di aderire alla domanda, prolungando il termine per la presentazione del regolamento in quistione fino al 31 ottobre 1877.

— Lo stesso Consiglio federale, nella seduta del 22 giugno, ha trasmesso ai Consigli legislativi un rapporto intorno alle trattative avvenute, sotto la direzione del signor consigliere federale Anderwert, circa agli obblighi di costruzioni assunti dalla Società ferroviaria Nord-Est, e propose di essere autorizzato a prorogare i termini portati dalla concessione per la costruzione delle ferrovie Glarona-Linthal, Talweil-Zugo, sul territorio zurighese, Bülach-Sciaffusa, Ezweilen-Sciaffusa, Coblenza-Stein, ferrovia del sud argoviese, e, per il caso che si ottenga l'adesione degli Stati interessati voluta dalle disposizioni della Convenzione, anche per la ferrovia della sponda destra del lago di Zurigo e per quella Dielsdorf-Niederweningen, a tenore degli accordi presi nelle conferenze del 3 e 4 maggio e 1 e 2 giugno.

— Il tribunale del distretto di Losanna ha pronunciato la sentenza nel processo intentato alla Compagnia della Svizzera-Occidentale dalla famiglia del conduttore del treno ucciso nel disastro di Palézieux.

La Compagnia venne condannata a pagare una indennità di 18,000 fr. alla famiglia del defunto e le spese del processo.

Ferrovia del Sempione. — Il 28 giugno p. p. si tenne a Losanna l'assemblea generale degli azionisti della Compagnia del Sempione per pronunciarsi sulla gestione dell'esercizio 1876. Il rapporto del Consiglio d'amministrazione, quello dei commissarii verificatori, erano completati da una serie di piani e di studii, esposti nella sala di riunione, ed eseguiti in modo assai notevole. Questo lavoro è tale da spargere completa luce sulla situazione tecnica dell'impresa, e mette la Compagnia al coperto dai disinganni e dalle sorprese che si verificarono pel traforo d'altri passaggi.

L'Assemblea (dice il corrispondente da Vaud al *Journal de Genève*) ha constatato con soddisfazione che l'impresa del Sempione ha fatto un gran passo nel passato esercizio: essa ne ha fatto uno all'estero, ed uno specialmente nel paese; e la miglior prova della fiducia ch'essa ispira, è il prestito da lei conchiuso nello stesso Cantone di Vaud, prestito che la pone in grado di far fronte a tutti gl'impegni della sua concessione.

I conti dell'esercizio furono all'unanimità approvati. Non fu stabilito alcun dividendo sul saldo a credito dell'esercizio in fr. 256,269.55, ma fu invece deciso di portare una somma di fr. 250,000 alla riserva e fr. 6,269.55 in conto nuovo.

Furono poi rieletti ad amministratori i signori: Barman, Colladon, Genton, Monnerat e Renevier; e nominati verificatori i banchieri signori Carrard di Losanna, Dubochet di Montreux, e Cuénod di Vevey.

Ferrovie francesi. — La Camera dei deputati, nelle due ultime sedute prima dello scioglimento, ha discusso il progetto di legge per la concessione alla Compagnia del Nord delle due linee da Lens ad Armentières e da Valenciennes al Cateau. Ma, dopo breve discussione, fu deliberato l'aggiornamento della medesima, benchè (dice il *Journ des trav. pub.*) tutti fossero d'accordo per la votazione del progetto di legge.

Le due linee in questione, dice il relatore sig. Légrand, costeranno 17 milioni, e la Compagnia del Nord s'impegna a costruirle gratuitamente. Essa acconsente parimenti ad eseguire, mediante una sovvenzione di 30,000 o 40,000 fr. al chil., altre linee reclamate dal dipartimento, e la cui spesa è valutata circa 20 milioni. Ora sarebbe affatto contrario ad una buona gestione del denaro pubblico il chiedere allo Stato di costruire a sue spese dei chilometri, che gli si offre di eseguire senza esiger nulla da lui per gli uni, e mediante una leggera contribuzione pegli altri.

Il Ministro dei lavori pubblici, sig. Paris, espose tutte le trattative in corso colla Compagnia d'Orléans per dar seguito a quelle intavolate dal suo predecessore in relazione al voto della Camera. Egli dichiarò che quelle trattative si continueranno, tenendo conto delle Convenzioni e dei diritti dello Stato, al di fuori di ogni partito preso, così per le grandi, come per le piccole Compagnie, e colla sola preoccupazione del pubblico interesse.

Ma tutto ciò dipenderà, in fine, dallo spirito e dalle intenzioni della nuova Camera.

Tunnel sotto la Manica — I signori ingegneri Potier e Di Lapparent hanno consegnato, in una relazione, i risultati dei numerosi scandagli che essi hanno fatto, durante l'estate 1875 e quello del 1876, allo scopo di conoscere lo spessore e l'impermeabilità dei diversi strati cretacei dello Stretto.

Ecco la conchiusione di quelle interessanti esplorazioni geologiche:

« L'osservazione ha mostrato che l'asse di sollevamento dell'Artois si prolunga sotto il mare cogli stessi caratteri che sul continente, cioè dire che una linea di livello tracciato alla superficie degli strati della creta si compone di lunghi allineamenti diritti uniti da sinuosità pronunciate, secondo le quali il prolungamento ha luogo successivamente verso tutti i punti dell'orizzonte compreso in una mezza circonferenza, invece di rimanere diretto sempre verso nord nord-est, come nei grandi allineamenti; la direzione generale sembrando risultare da un sollevamento unico, che agisce sopra un terreno, le cui linee di minore resistenza sarebbero obblique in ragione della direzione della convessità generale. L'osservazione ha dimostrato inoltre, ciò che era capitale dal punto di vista dell'esecuzione del tunnel, che in queste sinuosità, in numero di due nello Stretto, gli strati rimangono insensibilmente continui, e che la distanza tra i due allineamenti successivi, che prova la direzione dei sedimenti, è ripigliata non dopo una interruzione, ma da una semplice curvatura: la natura mobile dei depositi immediatamente inferiori alla creta e la plasticità degli strati inferiori di questa, non sono verosimilmente senza influenza su questo fatto.

« Sembra dunque che l'esecuzione di questo grande lavoro non debba incontrare le difficoltà provenienti da accidenti geologici propriamente detti, se si tien conto nel tracciato delle notizie fornite dallo studio del fondo dello Stretto, e della pratica dei minatori del nord sulla direzione e sulla permeabilità degli strati cretacei.

« Quanto allo scandaglio di Sangatte, esso non potè essere spinto abbastanza lontano per dare quelle informazioni sullo sviluppo sotterraneo del terreno giurassico in codesta regione. Ha però confermato le induzioni relative all'assottigliamento progressivo degli stati inferiori alla creta propriamente detta, via via che si allontana dal Bas-Boulonnais verso Calais; questi strati si sono presentati sotto forma di sabbie piritiche, accompagnate d'argille refrattarie, e senza roccie di sedimenti carboniferi, nè di sedimenti giurassici ».

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 27 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 28 giugno p. p.) è approvato l'aumento del capitale della Società di credito anonima per azioni al portatore, sedente in Napoli col titolo di *Banca di anticipazioni*, colla durata di

25 anni decorrendi dal 17 giugno 1872, portando il detto capitale da L. 50,000 a 250,000, diviso in azioni da lire 250 ciascuna; e con approvazione del nuovo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvata la fusione della Società edificatrice italiana, sedente in Firenze, colla Società d'industria e commercio per i materiali da costruzione naturali e manufatti, sedente in Roma.

Concessioni per derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 17 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 26 giugno), è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco di deviare le acque ed occupare le aree ivi descritte, alle condizioni stabilite. Sono 3 concessioni d'acqua per forza motrice (2 in prov. di Milano, 1 di Udine); 7 concessioni d'acqua per irrigazione (5 in prov. di Mantova, 1 di Ravenna, 1 di Reggio Calabria); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (prov. di Como).

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 31 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 28 giugno p. p.), all'elenco delle strade provinciali della provincia di Rovigo è aggiunta quella che da Massa Superiore, per Ceneselli, Zelo e Barrucchella, mette a Badia.

Ampliamento della città di Genova. — La *Gazz. Uff.* del 30 giugno p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 20 detto mese, con cui è sanzionata e promulgata la legge, approvata dal Parlamento, per il piano regolatore e di ampliamento della città di Genova, già da noi riferita.

Lavori edilizii in Roma. — L'*Opinione* dice:

Il giorno 20 giugno sono incominciati i lavori per la costruzione del nuovo Istituto anatomico e fisiologico della nostra Università, in via delle Quattro Fontane. Questi lavori sono eseguiti dall'ing. Leopoldo Mansueti, sotto la direzione del prof. Corrado Tommasi-Crudeli.

Quanto prima il medesimo ing. Mansueti incomincerà la costruzione del nuovo Istituto fisico entro l'Orto di Panisperna, sotto la direzione del prof. Pietro Blaserna. Cosicchè, fra due anni, avremo la soddisfazione di vedere compiuti tutti gli stabilimenti scientifici, che debbono far corona al nuovo Orto botanico del Viminale.

Forza motrice in Roma — La *Libertà* dice:

L'Impresa Veneta di costruzioni, diretta dall'on. Breda, ha avanzato una domanda al Demanio per essere autorizzata a costruire una chiusa a saracinesche mobili sull'Aniene nella tenuta di Pratalata, in vicinanza della ferrovia Roma-Orte e dell'aquedotto Vergine.

Lo scopo di questa chiusa è quello di utilizzare una forza di 2000 cavalli, mediante un salto dell'altezza di quattro metri, per stabilimenti industriali ed altro.

Navigazione sul lago di Lecco — Leggesi nella *Perseveranza* che il 26 giugno ebbe luogo la ispezione ufficiale, a mezzo dell'egregio ing.-capo del Genio civile provinciale, cav. Rossi, del nuovo piroscafo il *Bellano*, mosso ad elice, di proprietà della Ditta A. Giussani e C. di Lecco. Oltre alla regolare costruzione e capacità del piroscafo per 40 persone, il detto ingegnere potè esaminare una grande gondola da rimorchio, dovuta all'industria locale. Questa gondola, destinata ai primi posti, congiunge alla capacità di altre 40 persone, comodità ed eleganza, per modo che nulla lascia a desiderare; ed ora il signor Giussani avvierà corse giornaliere regolari con tariffe ed orarii, che soddisfacciano a tutti i bisogni ed interessi.

Ad onta che i primordii d'ogni nuova intrapresa siano sempre irti di difficoltà, questa della Ditta Giussani e C. incontrò subito la generale fiducia e simpatia, prestando essa utili servizii al commercio nei trasporti di foglia-gelsi e bozzoli. Anzi i risultati sono tanto soddisfacenti, che si pensa già all'acquisto di un altro e fors'anche di un terzo piroscafo, più grandi e forti del *Bellano*, senza uscire dalla cerchia dei *mosca*. In tal modo, la Società sarà in grado, non solo di assicurare, ma di estendere anche sino alla sommità del lago un servizio celere di trasporti, tanto desiderato dai commerci e dalle industrie, e fin qui pur troppo trascurato.

Servizii postali marittimi. — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato nella *Gazz. Uff.* gl'itinenerarii ed orarii stabiliti in seguito all'attuazione col 1° corr. delle nuove Convenzioni postali marittime, già approvate dal Parlamento e da noi a suo tempo riferite.

Piroscafi della Trinacria. — Leggesi nello *Statuto* di Palermo, 26 giugno:

Ieri fu stipulato l'atto definitivo di vendita dei piroscafi della fallita Società della *Trinacria* al comm. Florio in base al Concordato del 28 ottobre 1876, approvato con ordinanza del giudice delegato, e ratificato colla sentenza del Tribunale civile colle funzioni commerciali, aggiungendovi le seguenti vantaggiose modificazioni nello interesse della fallita Società:

Che il compratore comm. Florio ha assunto la piena responsabilità dell'acquisto, a contare dalla stipula del contratto e senza attendere l'esito dei varii giudizii pendenti, contrariamente a quanto era convenuto nel Concordato.

Che le L. 300 mila promesse come premio eventuale nel caso in cui i giudizii pendenti sarebbero stati smaltiti in un biennio a contare dalla data del compromesso, ora sono state accordate definitivamente, accrescendo il prezzo del materiale.

E che il compratore comm. Florio ritiene sin da ora consegnati i tre piroscafi *Ortigia*, *Imera* e *Segesta*, malgrado che trovinsi il primo in costruzione ed i secondi in riparazione nel cantiere dei fratelli Orlando.

Dal primo del prossimo luglio in poi, per effetto di detto contratto, cesseranno di aver vigore le stipulazioni dell'affitto, e cominceranno invece quelle della vendita definitiva, delle quali il comm. Florio pagherà le prime rate del prezzo convenuto.

Concorsi. — È aperto il concorso per la nomina a professore ordinario alla cattedra di meccanica superiore nella R. Università di Bologna. Il concorso avrà luogo per titoli.

Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 15 del mese di agosto p. v.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione.

— È pure aperto il concorso per la nomina a professore straordinario alla cattedra di costruzioni di ponti e strade vacante nella Scuola d'applicazione annessa alla stessa R. Università di Bologna. Il concorso avrà luogo per titoli.

Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 22 del prossimo mese d'agosto.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli come sopra.

Uffici postali. — Col 1° luglio corr. vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Bolsena (provincia di Roma); Civitaquana (prov. di Teramo); Giuliano di Roma (prov. di Roma); Gonnesa (prov. di Cagliari); Mirto (prov. di Messina).

Ufficii telegrafici. — Il 17 giugno p. p. in Genzano di Roma (provincia di Roma), il 20 in Riolo (prov. di Ravenna), in Trinitapoli (prov. di Foggia) ed ai bagni di Valdieri (prov. di Cuneo), il 22 in Bella (prov. di Potenza), ed il 24 in Grassano e Noepoli (prov. di Potenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le Azioni della Società delle Meridionali si conformano sempre al modo di procedere del Mobiliare. Nella scorsa settimana vi fu sostegno, senza transazioni notevoli, al prezzo di 343 a 344. Le Obbligazioni relative trovarono denaro a 227.50 e 228.75; i Boni stazionarii a 572. — Le Azioni Livornesi diedero luogo

a Firenze a qualche transazione al prezzo di 333 e 334; le Obbligazioni C. D. a 230 e 231.

Poche transazioni in Sarde, a 226.50 per quelle della serie A, ed a 231.50 per quelle serie B. — Nominali le Pontebbane a 370.50.

A Parigi, le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero a 68.70; le Obbligazioni a 231 e 235. — Le Lombarde s'aggirarono tra il 150 al 147; le Obbligazioni sul 233 al 235. — Le Vittorio Emanuele sul 218 al 223.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Venezia — Nella XXXIV estrazione del prestito a premii della Città di Venezia 1869, seguìta il 30 giugno presso il Municipio, furono estratte le seguenti serie:

Serie che concorrono ai premii:

13683 13412 931 5655 14545 12014 4397 15142 14607 13381 2573 2765 10983 8464 13173 14477 5366 13813 11026 8501 2228 9237.

Obbligazioni premiate:

Premio di L. 100,000 Serie 13381 N. 5.

Pr. di L. 2000 S. 15142	N. 22	Pr. di L. 400 S. 13412	N. 12
» L. 400 S. 2573	N. 15	» » 400 S. 9237	N. 11

Premii di L. 100.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
8501	5	12014	14	2228	1	11026	6	14545	13
2765	13	2228	23	15142	15	15142	10	15142	18

Premii di L. 50.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
15142	13	15142	19	13683	23	12014	10	5366	22
2573	7	2573	16	15142	4	5366	1	15142	21
2573	4	15142	23	14545	2	14607	19	8501	21
14545	19	15142	24	13412	21	15142	16	5366	12
14545	23	14607	22	13683	10	13173	10	13683	25

Le altre Obbligazioni appartenenti alle serie estratte, non comprese nella tabella dei premii, vengono rimborsate alla pari, cioè con lire trenta (trenta) ciascheduna. — Il pagamento dei premii e rimborsi avrà principio dal 1° novembre p. v. in avanti.

CONVOCAZIONI

Società della miniera carbonifera di Murlo (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 9 corrente in Torino (via Bogino, 2), per udire il rapporto dello stralciario, per la nomina di un altro stralciario, e per altre deliberazioni del caso.

Credito Siciliano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Torino (via Lagrange, 5), per udire la relazione dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio 1876, per la nomina di amministratori e revisori, e per comunicazioni diverse.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banca di Pinerolo — Dal 2 corrente si pagano agli azionisti gl'interessi semestrali in L. 4 per azione: in Pinerolo presso la sede della Banca, in Torino presso la Banca Industriale Subalpina.

Banca Industriale Subalpina — Dal 2 corrente si paga agli azionisti il dividendo 1876 in L. 3.75 per azione: in Torino presso la sede sociale, in Firenze presso l'Agenzia (piazza S. Gaetano, 1).

Banca Romana — Dal 4 corrente, presso la sede della Banca in Roma, si pagherà il 1° acconto del dividendo pel 1877 in L. 25 per azione.

Società della Ferrovia da Alessandria e Novi a Piacenza — Dal 4 corrente si pagano agli azionisti gl'interessi del 1° semestre 1877 in L. 12.50 ed il dividendo 1876 in L. 22 per azione: in Torino (via S. Teresa, 18), ed in Piacenza presso i banchieri Ponti.

Società della Ferrovia da Torino a Cuneo e Saluzzo — Dal 4 corrente si paga agli azionisti il dividendo 1876 in L. 24 per azione, in Torino (via S. Teresa, 18).

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 9 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Verona, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione delle opere costituenti la fortezza di Rocca d'Anfo, sul dato di lire 577,000, già ribassato dell'8.26 p. 0[0 nel precedente incanto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso il Municipio di Terracina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori per la condotta dell'acqua del Frasso in città, per il presunto importo di L. 64,881.08. Deposito L. 4000.

— L'11 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cuneo, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da Cuneo in Francia pel Colle d'Argentera, compreso fra la via tendente al Martinetto del Comune di Vinadio ed il forte all'uscita da detto Comune, della lunghezza di m. 2633.55, per la presunta somma di L. 114,853. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito d'asta L. 6000; cauzione eguale al decimo della somma di delibera.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quinquennale della strada comunale suburbana Anagnina, per la presunta annua somma di L. 4037.25. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1882. Deposito L. 810 in valuta legale.

— Il 14 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Salerno, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori occorrenti all'apertura, nel Vallo di Diano, del tratto di canale collettore degli scoli della campagna, compreso fra il Picchetto sovrastante al ponte di Polla ed il Picchetto dopo il ponte Rivolta, in diminuzione della somma di L. 113,493.84, così ridotta pel ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione della strada provinciale che da Cancello conduce al confine verso Benevento, della lunghezza di chilom. 7.512. Manutenzione per sei anni, per l'annuo canone di L. 8206. Deposito L. 820 in biglietti Consorziali.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Marano di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per la sistemazione a basoli della via Parrocchia, per la presunta somma di lire 42,523. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito L 2126 in valuta legale.

— Il 16 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rinforzo, rialzo ed imbancamemto dell'argine sinistro di Po, di fronte all'abitato di Cizzolo, per una estesa di m. 2286.70 e pel presunto importo di L. 79,698. Lavori da eseguire in 120 giorni. Deposito d'asta L. 4000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione d'artiglieria in Bologna, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di 100,000 chilog. di piombo in pani, in due lotti divisi per metà, per l'importo di L. 35,000 ciascun lotto. Consegna nei magazzini della Direzione medesima entro 30 giorni pel 1° lotto, entro 60 pel 2°. Deposito L. 3500 per ciascun lotto in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Castel del Monte (provincia di Udine), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria della Valle del Judri, che dal Confine di Prepotto mette a Salamant, della lunghezza di m. 8234.70 per il presunto importo di lire 67,662.59. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito L. 4000 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Madesano (provincia di Parma), si terrà un'asta per l'appalto dell'aprimento della strada comunale obbligatoria di S. Andrea, dalle case dei Velloni al torrente Parola, della lunghezza di m. 11,501, per il presunto importo di L. 150,070.27. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito d'asta L. 2000; cauzione definitiva L. 5000, in valuta legale, o rendita D. P., o con valida ipoteca di stabili.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 26ª Settimana.

PRODOTTI *dal 25 giugno al 1° luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3440	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	762,417.80	703,574.60	58,843.20	»
Merci a grande velocità . .	210,791.80	205,542.75	5,249.05	»
Merci a piccola velocità . .	762,045.80	816,219.40	»	54,173.60
Totale dei prodotti ferroviari	1,735,255.40	1,725,336.75	9,918.65	»
Navigazione sui laghi . . .	16,879.30	15,091.50	1,787.80	»
Totale della settimana. .	1,752,134.70	1,740,428.25	11,706.45	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 1° luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	17,921,855.45	17,446,989.05	474,866.40	»
Merci a grande velocità . .	5,065,147.85	4,822,813.70	242,334.15	»
Merci a piccola velocità . .	20,933,865.59	19,939,466.55	994,399.04	»
Totale dei prodotti ferroviari	43,920,868.89	42,209,269.30	1,711,599.59	»
Navigazione sui laghi . . .	402,523.49	328,078.35	74,445.14	»
Totali	44,323,392.38	42,537,347.65	1,786,044.73	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1875	PER CENTO
Prodotti della 26ª settimana	503.12	515.95	— 12.83	— 2.49
Prodotti totali	12767.69	12622.39	+ 145.30	+ 1.15

Strade Ferrate Meridionali

23ª Settimana. — *Dal 4 al 10 giugno* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	437,376.10	302.47
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	380,724.13	263.29
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 56,651.97	+ 39.18
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	9,800,100.74	6,777.39
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	8,341,894.17	5,768.94
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,458,206.57	+1008 45

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,094.—	121,069.45	110.67
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	108,501.87	108.39
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 93.—	+ 12,567.58	+ 2.28
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,078.38	3,037,070.97	2,815.02
Introiti corrisp. nel 1876 .	973.48	2,572,418.88	2,642.50
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+105 40	+ 464,652.09	+ 172.52

Strade Ferrate Romane

16ª Settimana — *Dal 16 al 22 aprile* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	583,347.40	18,467.95
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	514,319.51	16,283.17 (a)
Differenza (in più . . .	—	69,027.89	2,184.78
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 aprile 1877 .	1,647	8,033,873.47	15,896.66
Periodo corr. 1876	1,647	7,644,101.32	15,032.62
Aumento	—	389,772.15	864,04
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti dal 1° gennaio a tutto aprile 1877

TITOLI	ANNO 1877	ANNO 1876	Differenza in meno
Viaggiatori	151,462.45	161,028.03	9,565.58
Merci a grande velocità	15,663.81	17,527.12	1,863.31
Merci a piccola velocità	115,633.63	124,290.55	8,656.92
Introiti diversi . . .	14,886.73	18,511.73	3,625. »
	297,646.62	321,357.43	23,710.81

Chilometri esercitati		Prodotto chil.
1876 . . .	198	L. [illegible]
1877 . . .	198	» [illegible]
		In meno L. 119.75

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA.

Si fa noto al pubblico che nel giorno di lunedì 16 luglio prossimo alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo l'incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per un quinquennio del mobilio occorrente alle Caserme dei Reali Carabinieri stabilite nei Comuni dei Circondari di *Torino*, *Pinerolo* e *Susa* in numero attualmente di cinquantuna, sul prezzo di centesimi 19 al giorno per ciascun uomo sì di fanteria che di cavalleria presenti in ogni stazione.

Il prezzo d'appalto è presunto nella somma di L. 18,000 circa annue, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo delle candele, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di appalto deliberato scadranno il 31 luglio suddetto a mezzodì.

L'appalto avrà principio il 1° gennaio 1878 e termine al 31 dicembre 1882; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, e depositare presso la Segreteria della Provincia un'ora almeno prima dell'apertura dell'incanto la somma di L. 2000 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto, col deposito nella Cassa dello Stato a ciò autorizzata, della somma di L. 15,000, o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 28 giugno 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

Società anonima
DELLA STRADA FERRATA DA MORTARA A VIGEVANO

La Direzione della Società essendo proceduta alla pubblica estrazione di numero **diecisette Obbligazioni** del prestito della Società stessa, approvato con R. Decreto 18 febbraio 1856, per la quarantesima seconda semestrale ammortizzazione, in base alle deliberazioni 30 gennaio e 4 luglio 1856 della assemblea generale degli azionisti,

Notifica

Che li numeri designativi delle Obbligazioni state favorite dalla sorte sono li seguenti,

Estratto	Num.	Estratto	Num.
1. Estratto	Num. 956	10. Estratto	Num. 390
2. »	» 2460	11. »	» 1101
3. »	» 591	12. »	» 1955
4. »	» 2087	13. »	» 14
5. »	» 1879	14. »	» 417
6. »	» 1327	15. »	» 604
7. »	» 756	16. »	» 2595
8. »	» 190	17. »	» 1180
9. »	» 2217		

Che a partire dal giorno 2 del prossimo mese di luglio presso la Cassa della Società in Vigevano e presso la Banca delli signori Musso e Guillot in Torino sarà aperto il pagamento o rimborso del capitale nominale delle Obbligazioni portanti li surriferiti numeri in ragione di L. 250 caduna, mediante rimessione delli corrispondenti titoli.

Che a partire da detto giorno 2 luglio presso la Cassa e Banca suddette sarà pure pagato alle Obbligazioni del detto prestito, contro rimessione del relativo vaglia n. 43, il semestre interessi scadente al 1° luglio suddetto in ragione di lire 5.40 cadun vaglia, così ridotto dietro deduzione di cent. 85, tangente di ritenuta per la imposta di ricchezza mobile.

Vigevano, addì 16 giugno 1877.

LA DIREZIONE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 11 Luglio 1877 N.° 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Aprile 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo soltanto in questi giorni il prospetto mensile dei prodotti riferibili all'aprile 1877, confrontati con quelli dell'aprile 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Dal tale prospetto risulta che il prodotto lordo generale ascese nel detto mese a L. 12,677,060 (dedotta la navigazione sui laghi), mentre nell'aprile 1876 era di L. 12,112,769; per cui fra i due anni, alla stessa epoca, si ha un aumento di L. 564,291, mentre nel marzo si aveva invece una diminuzione di L. 267,747, col prodotto totale di L. 11,742,850.

Devesi però notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio nell'aprile 1876 era di chil. 7743, mentre nell'aprile 1877 ascendeva a chil. 7960, come nel marzo.

L'indicato prodotto generale è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	5,896,483
Bagagli	»	274,589
Merci a grande velocità	»	1,225,890
Id. a piccola velocità	»	5,248,459
Prodotti diversi	»	31,639
Totale	L.	12,677,060

A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio in . . . . . » 33,782,825

Si ha il prodotto generale a tutto aprile 1877 in . . . . L. 46,459,885

che presenta un aumento di L. 1,852,892 in confronto dell'eguale periodo del 1876, aumento che nel marzo ascendeva a L. 1,549,362.

Ripartendo il prodotto generale del mese di aprile 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Aprile	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	7,285,011	251,597	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr. »	1,093,058	3,608	»
» Romane . . »	2,266,335	16,283	»
» Meridionali . »	1,887,610	276,031	»
» Sarde . . . »	80,089	»	11,153
Ferrovia Torino-Lanzo »	34,206	6,676	»
» Torino-Rivoli »	11,711	2,209	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	19,040	19,040	»
Totale L.	12,677,060	575,444	11,153

L'aumento, che nel mese precedente ascendeva a sole L. 181,845, riguarda particolarmente le Ferrovie dello Stato, che nel marzo presentavano invece una diminuzione di L. 395,036; quelle esercitate dalla Società Sud-Austriaca, che presentavano anch'esse nel marzo una diminuzione di L. 47,177; e le Meridionali, che presentavano nel marzo un aumento di sole L. 149,368. Agli altri minori aumenti sulle Romane (in marzo L. 14,065), sulla ferrovia Torino-Lanzo (L. 1,016), sulla Torino-Rivoli (L. 577), sulla Vicenza-Thiene-Schio (L. 16,819), devesi contrapporre la maggiore diminuzione per le ferrovie Sarde, ch'era nel marzo di sole L. 7,379.

Ripartendo poi il prodotto generale a tutto aprile 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 30 aprile	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	26,161,130	437,841	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr. »	4,115,978	»	40,131
» Romane . . »	8,499,863	325,887	»
» Meridionali . . »	7,154,599	1,058,799	»
» Sarde . . . »	297,647	»	23,712
Ferrovia Torino-Lanzo »	120,643	17,981	»
» Torino-Rivoli »	38,828	5,030	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	71,197	71,197	»
Totale L.	46,459,885	1,916,735	63,843

(*) Vedi *Monitore* N. 21 a. c.

L'aumento, che a tutto marzo ascendeva a L. 1,561,921, riguarda particolarmente le Ferrovie dello Stato, che in quel mese presentavano un aumento di sole L. 340,939, e le Meridionali che presentavano un aumento di sole lire 782,768. Agli altri minori aumenti sulla Torino-Lanzo (L. 11,365), sulla Torino-Rivoli (L. 2,821), e sulla Vicenza-Thiene-Schio (L. 52,157), si deve contrapporre una differenza in meno nell'aumento delle Romane (L. 330,496). La diminuzione totale poi era limitata a sole L. 12,559 per le Sarde.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio pel mese di aprile 1877 con quello dell'aprile 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Aprile	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	2,031	»	29
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca	»	1,169	»	8
» Romane	»	1,376	10	»
» Meridionali	»	1,301	190	»
» Sarde	»	402	»	56
Ferrovia Torino-Lanzo	»	1,068	»	242
» Torino-Rivoli	»	975	184	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	634	»	»
Media totale	L.	1,606	27	»

mentre la media totale del marzo era di L. 1,488, con una diminuzione di L. 81.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto aprile 1877, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 30 aprile	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	7,307	»	283
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca	»	4,402	»	91
» Romane	»	5,160	198	»
» Meridionali	»	4,934	730	»
» Sarde	»	1,495	»	119
Ferrovia Torino-Lanzo	»	3,770	»	1,118
» Torino-Rivoli	»	3,235	419	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	2,373	»	»
Media totale	L.	5,892	56	»

mentre la media totale a tutto marzo era di L. 4,318, con un aumento di L. 63.

In quanto alla navigazione sui laghi, il prodotto del mese di aprile 1877 ascese a L. 75,996, cioè con un aumento di L. 1,023 in confronto dell'aprile 1876, mentre nel marzo si aveva invece una diminuzione di L. 1,787 col prodotto di L. 70,200; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto aprile ascese a L. 240,013, cioè con una diminuzione di L. 16,398 in confronto dell'eguale periodo del 1876, mentre nel marzo si aveva invece un aumento di L. 1,404 col prodotto complessivo di L. 182,842.

LA RIORGANIZZAZIONE FINANZIARIA
dell'impresa per la ferrovia del Gottardo

Memoria diretta dal Consiglio d'amministrazione della Società all'Assemblea generale degli azionisti, convocata il 29 giugno 1877 a Lucerna.

Ecco tradotto il IV ed ultimo Allegato, promesso nel precedente nostro numero, essendo già stato pubblicato il V, col testo della Memoria, nel nostro numero del 27 giugno scorso:

All'Alto Consiglio Federale Svizzero a Berna.

Onorevolissimo sig. Presidente,

Onorevolissimi Sgnori,

Noi non abbiamo potuto dissimularci che il costo delle linee Biasca-Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso, ossia delle *linee ticinesi di pianura*, come un po' inesattamente si chiamano, ha prodotto una grande sensazione, e che se ne move lagno verso l'Amministrazione della ferrovia del Gottardo.

Già da molto tempo ci proponevamo d'indirizzare all'alta vostra Autorità una Memoria in proposito, appena il compimento assoluto delle dette linee e la regolazione dei conti relativi permettessero una discussione basata su cifre positive, abbracciante il complesso dei fatti, e non avente altro scopo che quello di porre la cosa sotto la sua vera luce.

Ma i conti non sono ancora tutti definitivamente stabiliti. Al Tribunale federale pendono parecchi processi con imprenditori; e d'altra parte, l'alta vostra Autorità avendo fissato al 31 dicembre 1876 il termine pel compimento dei fabbricati da viaggiatori nelle Stazioni di Bellinzona e Locarno, i conti relativi a queste costruzioni non poterono ancora naturalmente essere in pronto.

Se, malgrado ciò, noi non abbiamo creduto dover tardare più oltre a presentarvi la nostra Memoria, egli è che, dovendo in breve riunirsi la Conferenza internazionale per la riorganizzazione dell'impresa del Gottardo, abbiamo pensato dovervi tornar gradito il poter comunicare la nostra esposizione alla Conferenza internazionale, e fors'anche ai Circoli ufficiali chiamati ad esercitare una influenza preponderante sulle deliberazioni della Conferenza medesima.

Riguardo alla questione di cui ci occupiamo, noi crediamo utile di riprodurre anzitutto la *perizia*, a suo tempo *compilata dalla Conferenza internazionale delle linee ticinesi di pianura Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso;* poscia indicare il *costo reale di queste linee;* e finalmente esporre le *cause della differenza che esiste tra la perizia della Conferenza internazionale ed il costo effettivo.*

Va poi da sè che il *deficit*, che risulterà, sino all'epoca dell'apertura della grande Galleria del Gottardo, sull'esercizio delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso (compresi gl'interessi dei capitali impiegati nella costruzione di queste linee), benchè sia a carico dell'impresa del Gottardo, non potrebb'esser calcolato tra le *spese di costruzione* delle dette linee. Non occorre dunque giustificazione dettagliata su questo punto; e quindi non si farà più parola di questo *deficit* nell'esposizione che segue.

I.

Benchè si tratti d'una *perizia compilata nel* 1869 *dalla Conferenza internazionale* per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, non si potrebbe credere che la Conferenza, malgrado la estensione de' suoi processi-verbali, abbia formulato dei prezzi dettagliati per ciascuna parte delle dette linee. Per conseguenza, le lacune devono esser colmate per via di ragionamento, ed a vero dire, con conclusioni che non possono pretendere di essere assolutamente esenti da ogni dubbio.

Si è a poco a poco formata l'idea che la Conferenza internazionale aveva ammesso le seguenti cifre di perizia per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso:

	Chilom.	COSTO compreso il materiale mob.
Biasca-Bellinzona	20	Fr. 4,300,000
Bellinzona-Locarno	17	» 4,250,000
Lugano-Chiasso	25	» 5,000,000
		Fr. 13,550,000
Inoltre: interessi 6 0[0] all'anno per la suddetta somma, durante la metà del periodo di costruzione calcolata in 2 anni e mezzo		» 1,016,250
		Fr. 14,566,250

Questa perizia si decompone come segue:

CAPITOLI DI SPESE	COSTO DELLE LINEE			COSTO totale
	Biasca-Bellinzona	Bellinzona-Locarno	Lugano-Chiasso	
Amministrazione generale . . . . . Fr.	200,000	170,000	250,000	620,000
Studii . . . . »	50,000	42,500	62,500	155,000
Terreni . . . . »	434,000	368,900	638,000	1,440,900
Sterramenti ed opere d'arte, e strada . »	1,701,409	1,781,100	1,417,500	4,900,000
a) Materiale e posa rotaie . . . . . . »	912,000	775,200	1,102,000	2,789,200
b) Passaggi, chiusure, ecc. . . . . »	28,000	23,800	35,000	86,800
Stazioni e fermate . »	274,600	493,500	495,000	1,263,100
Materiale mobile . . »	700,000	595,000	1,000,000	2,295,000
Interessi . . . . . . »	322,500	318,750	375,000	1,016,250
Totali Fr.	4,622,500	4,568,750	5,375,000	14,566,250

Noi non abbiamo alcun motivo per opporci a questa maniera oramai comune di rappresentare la perizia della Conferenza internazionale per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso; tanto più, che le modificazioni, che si potrebbero introdurre, non sarebbero di grande importanza, in modo che insignificante sarebbe la loro utilità pratica per lo scioglimento della questione di cui ci occupiamo.

II.

Di fronte a questa perizia della Conferenza internazionale, si ha come *spese già fatte o che restano da fare per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso*:

CAPITOLI DI SPESE	SPESE sino al 30 sett. 1876	SPESE dal 1.o ottob. 1876	TOTALE
I. Rimborso . . . . Fr.	»	»	79,583
II. Formazione del capitale »	»	»	1,360,158
III. Amministrazione central. »	»	»	492,412
IV. Interessi . . . . »	»	»	1,940,992
A. Direzione tecnica . . »	2,013,648	18,000	2,031,648
B. Espropriazione . . . . »	3,974,164	45,794	4,019,958
C. Sterramenti ed opere d'arte . . . . »	14,509,960	637,864	15,147,824
D. Strada . . . . »	4,616,919	5,326	4,622,245
E. Fabbricati . . . . . . »	3,526,302	653,471	4,179,773
F. Accessorii della strada »	659,578	11,199	670,777
G. Telegrafia di servizio »	28,901	2,100	31,001
H. Confini della proprietà »	213,489	6,414	219,903
I. Materiale, utensili ecc. »	3,528,051	»	3,528,051
K. Indennità agl'impieg.i »	10,284	»	10,284
Totale Fr.	33,081,296	1,380,168	38,334,609

Benchè queste spese di Fr. 38,334,609 sieno state o debbano essere effettuate in occasione della costruzione delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, ciò non significa che si debba considerarle in complesso come *spese di costruzione* delle dette linee.

Esse comprendono in particolare:

la Stazione di Biasca per	Fr.	1,164,894
» Bellinzona	»	2,943,720
» Cadenazzo	»	579,108
» Locarno	»	1,212,059
» Lugano	»	1,914,756
» Chiasso	»	2,744,378
Totale	Fr.	10,558,915

Non vi sono dunque meno di 6 Stazioni per una lunghezza di 66 chil. di linea, ed il costo di queste Stazioni ammonta al 27.544 p. 0[0] del costo totale delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso.

Ora sarebbe un errore il portare il costo di queste 6 Stazioni *esclusivamente* a conto delle due linee suaccennate. Rispetto alla Stazione di Locarno, si può farlo, perchè la continuazione della linea Bellinzona-Locarno verso Arona, per quanto sia assicurata, non avrà probabilmente luogo così presto. Ma non s'intenderebbe perchè la *Stazione di Biasca*, che appartiene tanto alla linea Airolo-Biasca, quanto alla Biasca-Bellinzona; la *Stazione di Bellinzona*, che deve servire così per la linea del Monte-Cenere, per la linea di Pino, come per quella di Biasca e di Locarno; la *Stazione di Cadenazzo*, che gioverà tanto alla linea di Pino, quanto alle altre linee summenzionate; la *Stazione di Lugano*, che è comune al tronco Lugano-Chiasso ed alla linea del Monte-Cenere; ed infine la *Stazione di Chiasso*, che forma testa di linea non solo per la ferrovia del Gottardo, ma anche per le ferrovie dell'Alta Italia (le quali sopportano per questo motivo la metà delle spese di costruzione mediante una bonificazione d'interessi 6 0[0]); non s'intenderebbe, diciamo, perchè il costo di queste Stazioni verrebbe posto interamente a carico delle due linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso.

Parrebbe, infatti, sufficiente, se non anche troppo, specialmente riguardo alla Stazione di Bellinzona, di mettere a carico delle suddette linee la metà del costo delle cinque Stazioni: Biasca, Bellinzona, Cadenazzo, Lugano e Chiasso; e di portare l'altra metà, cioè L. 4,673,428, in conto delle altre linee che approfitteranno di queste Stazioni.

Altrettanto si può dire rispetto *al materiale ed utensili per la costruzione e l'esercizio*, di cui la parte più importante è il *materiale mobile* (locomotive e vagoni). Questo materiale costò fr. 3,528,051, mentre la perizia della Conferenza internazionale aveva previsto una somma di soli 2,295,000 fr. Se si considera che il materiale mobile per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso ha già dovuto essere più esteso, per il fatto che queste due linee sono separate l'una dall'altra, e che quando se ne fece l'acquisto si ebbe pure riguardo ai bisogni futuri per le linee che restano ancora da costruire, non parrà che giusto lo sgravare le linee ticinesi di pianura della differenza di franchi 1,233,051, risultante tra le indicate due cifre, oltre alla quota-parte corrispondente di rimborso, spese di formazione del capitale, ecc., in 224,511 fr.; e quindi un totale di fr. 1,457,562, che sarebbe da portare in conto delle altre linee della rete approfittanti di codeste spese.

Se dunque dal suindicato costo di . .	Fr. 38,334,609
per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso si deducono i due importi di cui si è parlato (fr. 4,673,428 + 1,457,562), ossia in complesso	» 6,130,990
il costo delle due linee si riduce a . . .	Fr. 32,203,619

cioè a fr. 487,033 al chilometro.

Un *costo di fr.* 487,933 *al chil.* per *linee di pianura*, come si chiamano per solito le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, pare eccessivamente elevato. E la obbiezione sarebbe evidentemente fondata, se si trattasse *in realtà* di linee di pianura, nel senso ordinario della parola. Ma questo non è il caso. Noi crediamo non poter darne miglior prova che indicando l'importanza chilometrica dei lavori di terra, richiesti dalla costruzione delle dette linee, nonchè di quelle che sono qui sotto indicate, intorno alle quali potemmo raccogliere dei dati:

		Sterramento per chilom.
Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, in parte a doppio binario	M. c.	56,762
Romanshorn-Winterthur, a binario semplice	»	20,229
Sciaffusa-Winterthur, a binario semplice .	»	23,424
Zurigo-Turgi, a doppio binario	»	30,419
Turgi-Aarau, a doppio binario	»	28,387
Turgi-metà Reno (Coblenza), a doppio binario	»	36,471
Altstetten (Zurigo)-Zug-Lucerna, a b. s. .	»	23,989
Delémont-Basilea, a binario semplice . . .	»	22,515
Delémont-Glovelier, a binario semplice . .	»	6,016
Porrentruy-Delle, a binario semplice . . .	»	11,333
Landeron (Neuveville)-Vaumarcus, a dopp. bin.	»	22,013
Auvernier (Neuchâtel)-Verrières, a dopp. bin.	»	44,721
Lyss-Fraeschels, a binario semplice . . .	»	6,666
Fraeschels-Palézieux, a binario semplice .	»	12,836
Payerne-Friburgo, a binario semplice . .	»	21,884
Payerne-Yverdon, a binario semplice . .	»	16,524

Le linee ticinesi Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, dette *di pianura*, per quanto riguarda l'indole dei lavori richiesti, hanno una spiccata analogia colla linea del Bötzberg, da Brugg a Pratteln, a cui nessuno certo attribuirà il carat-

tere di linea *di pianura*. In appoggio della nostra asserzione, abbiamo l'onore di sottoporvi il quadro seguente:

DESIGNAZIONE DEI LAVORI, ecc.	Biasca-Locarno e Lugan.-Chiasso chil. 66	Linea del Botzberg chil. 48.9
	al chilom.	al chilom.
Sterramenti (non compreso l'escavo dei tunnels): Terre . . . . m. c.	53;159	58,480
Roccie . . . . »	3,603	10,960
Muratura a malta (senza tunnels) »	1,665	1,262
» a secco . . . . »	163	39.8
Tunnels (*) . . . . m. correnti	0.343	0.554
Inrocciamenti . . . . m. cubi	375	6.1
Pilastri e pavimenti . . . . m. quad.	1,134	13.7
Rotaie da ponti e ponticelli di ferro tonn.	21.241	16.465
Luce totale dei medesimi . . . metri	14.040	14.213
N.° degli altri ponticelli da 1 a 3 metri di luce	3.924	3.067
» degli altri ponti da 3 a 10 m. di luce	0.848	0.838
» dei ponti d'oltre 10 m. di luce . .	0.303	0.143
» degli archi o travate di questi ponti	0.454	0.307
Luce totale di questi ponti . . . m.	11.522	9.652
N.° dei ponti che traversano la linea .	0.136	0.184
Lunghezza delle correzioni di strade cantonali e vicinali . . . chilom.	0.150	0.053
Lunghezza delle correzioni di corsi d'acqua . . . . chilom.	0.077	0.013

(1) I tunnels, tanto quelli delle linee Biasca-Locarno e Lugeno-Chiasso, quanto quelli della linea del Botzberg, sono costrutti per un doppio binario ed interamente rivestiti di muratura.

A questo quadro, che parla da sè, aggiungeremo soltanto che i conti, non interamente chiusi intorno al costo della linea del Bötzberg, presentano già una spesa chilometrica d'oltre 500,000 fr., benchè il materiale mobile non figuri in quei contii. E senza il materiale mobile, il costo chilometrico delle linee Biasca-Locarno e Lugano Chiasso non sarebbe che di fr. 455,482.

È quì forse il luogo di dire alcune parole sulle *spese pei fabbricati* delle linee ticinesi di cui si tratta, spese che si ha l'abitudine di considerare come esagerate.

Se (come dev'essere) si procede, rispetto alle spese pei fabbricati delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, nella stessa maniera che fu esposta più sopra per il costo della costruzione delle dette linee in generale, e si pone quindi la metà delle spese pei fabbricati delle Stazioni di Biasca, Bellinzona, Cadenazzo, Lugano e Chiasso a carico delle altre linee che ne approfitteranno, il conto delle spese per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso si riduce a fr. 3,104,822, ossia al 9.6 p. 0[0 del costo totale della loro costruzione.

Ora, secondo la *Statistica delle ferrovie svizzere per l'anno* 1873, il costo dei fabbricati sulla rete del Nord-Est svizzero (non compresi gli accessorii della strada) ascende al 13.3 p. 0[0 del costo totale di costruzione; esso è dell'11.4 p. 0[0 sulla rete del Centrale svizzero (compresi gli accessorii della strada), e dell'8.2 0[0 sulla già ferrovia dello Stato di Berna (non compresa una sovvenzione per la Stazione di Berna). Sulle ferrovie della Germania (secondo una opera speciale che abbiamo sotto gli occhi) il costo dei fabbricati ascende all'11 0[0 della totalità delle spese di primo impianto. Questo confronto del rapporto che esiste tra il costo dei fabbricati ed il costo totale della costruzione per le due linee ticinesi e per le altre ferrovie sovraindicate, basterebbe, senza dubbio, per rimettere la questione nella sua piena luce. Ma ciò si otterrà soprattutto se si considera che le principali Stazioni ed un gran numero di case da guardiani si trovano sopra rilevati altissimi, il che necessariamente rese più difficili e più costose le fondazioni (quelle dei fabbricati per le Stazioni di Bellinzona e Lugano costarono, da sole, più di 200,000 fr.); che inoltre, viste le condizioni locali e particolari del Cantone Ticino, v'erano da costruire molti più alloggi di servizio per gl'impiegati che non ne fosse bisogno altrove; e che finalmente una gran parte dei materiali e degli operaj; necessarii per la costruzione dei fabbricati, non si poterono trovare nel paese stesso.

Oltre queste considerazioni, che si basano su fatti positivi, devesi anche tener conto delle circostanze sfavorevoli, che regnavano all'epoca in cui furono eseguiti i lavori; nonchè della precipitazione, colla quale essi dovettero esser condotti a termine per poter aprire le linee prima dello spirare del termine fissato, allo scopo di non esporsi alle gravi conseguenze che avrebbe potuto produrre una inosservanza di termine.

III.

Se dal costo così fissato delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso in . . . . Fr. 32,203,619
noi deduciamo la perizia della Conferenza internazionale per queste due linee, cioè . . » 14,566,250

rimane una eccedenza di . . . . Fr. 17,637,369

Noi dobbiamo ora indicare le *cause a cui è dovuta tale eccedenza*.

La *prima* si è, che il costo suindicato comprende una sezione di linea che non entrava nella perizia della Conferenza internazionale per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso.

Allorchè ebbe luogo questa Conferenza, nessuno partiva dal punto di vista che le linee Bellinzona-Locarno e Bellinzona-Lugano (linea del Monte Cenere) si separavano l'una dall'altra subito dopo Bellinzona. Tutti ammettevano invece che queste due linee avrebbero dapprima un tronco comune dalla Stazione di Bellinzona sino a Giubiasco, ovvero, come anche allora dicevasi, sino alla Marobbia (corso d'acqua che incrocia la linea presso l'estremità sud della Stazione di Giubiasco), e che da là soltanto le due linee seguirebbero differenti direzioni.

Ora, a quale di queste linee, nella perizia della Conferenza internazionale, era stato attribuito questo tronco comune Bellinzona-Giubiasco? Evidentemente a quella del Monte-Cenere. Se ne ha in prova una quantità di circostanze.

Primieramente le indicazioni di lunghezze chilometriche contenute nei processi-verbali della Conferenza internazionale per la linea Bellinzona-Lugano, e poi per la linea Biasca, ossia Bellinzona-Locarno, dimostrano che il tronco di 3 a 4 chil. tra Bellinzona e Giubiasco era ritenuto come appartenente alla linea Bellinzona-Lugano e non alla linea Bellinzona-Locarno. Poscia la lunghezza totale delle linee Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso non era supposta che di 62 chil. nei processi-verbali della Conferenza internazionale, mentre in realtà le linee costrutte misurano quasi 66 chil. Questa differenza di circa 4 chil. prova evidentemente che il tronco Bellinzona-Giubiasco, il quale figura tra le spese per le linee Bellinzona-Locarno e Lugano-Chiasso, non era compreso nella perizia che la Conferenza internazionale aveva compilato per le due linee.

In fine, se si ripartisce la somma totale prevista dalla perizia della Conferenza internazionale, secondo la lunghezza chilometrica di ciascuna delle linee Bellinzona-Lugano e Bellinzona-Pino, con ramo verso Locarno, attribuendo il tronco Bellinzona-Giubiasco alla linea del Monte-Cenere e non a quella di Pino, cioè Locarno, si ottiene per la prima di queste linee un costo chilometrico di 536,000 fr., e per la seconda un costo chilometrico di fr. 253,000. E se si attribuisse a quest'ultima il tronco Bellinzona-Giubiasco, anzichè ritenerlo come appartenente alla prima, il costo chilometrico della linea del Monte-Cenere si troverebbe, naturalmente, aumentato, e quello della linea di Pino, ossia Locarno, diminuito. Ma allora questo costo chilometrico sarebbe più in disaccordo del primo; ed è questa una nuova prova che, nella perizia della Conferenza internazionale, il tronco Bellinzona-Giubiasco è stato calcolato come facente parte della linea del Monte-Cenere e non come appartenente alla linea Bellinzona-Locarno.

Ma allora, poichè nella perizia della Conferenza internazionale il tronco Bellinzona-Giubiasco è stato compreso

nel costo della linea del Monte-Cenere e non in quello della linea Bellinzona-Locarno, mentre nel conto delle spese per la costruzione delle *linee ticinesi di pianura* figura una somma di 1,698,842 fr. per codesto tronco, ciò spiega in parte perchè il costo delle dette linee presenta una eccedenza di fronte alla perizia della Conferenza internazionale.—

Una *seconda* ragione di questa eccedenza si trova nella costruzione della Stazione internazionale di Chiasso.

La perizia della Conferenza internazionale non prevedeva a Chiasso che una *Stazione ordinaria*, e non una *Stazione internazionale*, quale è quella che attualmente vi esiste. Una Stazione di questo genere *non poteva*, d'altra parte, essere prevista nella suddetta perizia, poichè la Conferenza internazionale ebbe luogo nel 1869, mentre Chiasso non fu dichiarata Stazione internazionale che in seguito al trattato del 23 dicembre 1873.

Nella determinazione delle spese di costruzione delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, noi abbiamo già diffalcato la metà del costo della Stazione di Chiasso, metà che resta a carico della Società ferroviaria dell'Alta Italia. Ma qui, dove si tratta di spiegare l'eccedenza del costo delle suindicate linee di fronte alla perizia della Conferenza internazionale, noi dobbiamo diffalcare anche l'altra metà, ossia una somma di 1,372,189 fr., salvo nondimeno l'importo di 300,000 fr., che sarebbe stato necessario per costruire a Chiasso la Stazione ordinaria prevista dalla Conferenza internazionale nella sua perizia. Rimane quindi ancora una differenza di 1,072,189 fr., di cui bisogna tener conto. —

In *terzo* luogo, nella perizia della Conferenza internazionale per le due linee di cui si tratta, non si è punto parlato della parte afferente a queste linee nel rimborso delle spese fatte dall'anno 1860 sino al 5 dicembre 1871 per la *Riunione dei Cantoni e delle Compagnie svizzere ferroviarie, promotrice d'una linea pel Gottardo.*

Questa quota-parte, deducendone le porzioni afferenti agl'importi che (secondo quanto abbiamo detto finora) devono essere diffalcati dall'eccedenza di fronte alla perizia della Conferenza internazionale, o che spiegano questa differenza, ascende a fr. 60,481. —

In *quarto* luogo, la perizia della Conferenza internazionale non dice nulla circa la porzione delle spese di formazione del capitale di costruzione della ferrovia del Gottardo, afferente alle due linee ticinesi di pianura, di cui si tratta. Questa quota-parte, fatta deduzione com'è detto di sopra, ascende a fr. 1,033,660. —

Passando ad un *quinto* punto, noi ci vediamo costretti a riunire le rubriche *amministrazione generale* e *studii* della perizia della Conferenza internazionale, affine di poter confrontarle colle spese che figurano sotto i capitoli *amministrazione centrale* (non compreso l'Ufficio tecnico centrale), e *direzione tecnica*, nei conti relativi ai lavori. La rubrica *amministrazione generale* della perizia della Conferenza internazionale contiene specialmente degli articoli che nei nostri libri sono portati in ispese, gli uni sotto *amministrazione centrale*, gli altri sotto *direzione tecnica*. Queste due rubriche, riunite nella perizia della Conferenza internazionale, ammontano in totale a fr. 775,000, mentre i due capitoli corrispondenti nei nostri libri presentano una spesa totale di 2,524,060 fr. La direzione tecnica ha costato fr. 2,031,648.

Se su questa spesa totale di	Fr.	2,524,060
si fa una deduzione analoga a quella di cui si è parlato più sopra, cioè	»	583,296
rimane la somma, senza dubbio ancora elevatissima, di	Fr.	1,940,764
da contrapporre alla perizia della Conferenza internazionale in	»	775,000
e quindi una eccedenza di	Fr.	1,165,764

in confronto di tale perizia.

La sottoscritta Direzione non può qui che assicurare di aver fatto tutto il possibile per una diminuzione delle spese della direzione tecnica. —

In *sesto luogo*, tutti gli uomini competenti, ch'ebbero occasione di esaminare la perizia della Conferenza internazionale per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, si accordano nel dichiarare che, quand'anche si fosse mantenuto il *tracciato ammesso dalla Conferenza internazionale* per queste due linee in luogo dell'attuale, e quand'anche i *prezzi della mano d'opera e dei materiali da costruzione* fossero rimasti quali erano *allorchè la perizia fu compilata*, anzichè giungere al tasso che si è dovuto pagare all'epoca dei lavori; — la detta perizia sarebbe stata nondimeno insufficiente, se non foss'altro sotto il rapporto dei *cubi* dei lavori. Codesti esperti sono *unanimi* nel riconoscere che vi ebbe, per questo titolo, una eccedenza inevitabile di circa 4 milioni di fr. in confronto della perizia della Conferenza internazionale. —

In *settimo luogo*, noi dobbiamo far notare che i prezzi della mano d'opera e dei materiali all'epoca in cui le linee ticinesi di pianura furono costruite (epoca che, non bisogna dimenticarlo, coincideva con uno slancio immenso di attività in materia di costruzione di ferrovie), che questi prezzi, diciamo, erano infinitamente più elevati di quelli usitati all'epoca in cui fu compilata la perizia della Conferenza internazionale, e soprattutto all'epoca in cui furono intrapresi gli studii, che servirono più tardi di base a tale perizia. Se prendiamo, non già il tracciato quale fu eseguito, ma quello soltanto ch'era stato ammesso dalla Conferenza internazionale, e partiamo quindi da una perizia di circa 12,500,000 fr. per lavori di terra ed opere d'arte, strada e fabbricati, non ne risulta meno di un aumento del 20 0[0 sul tasso della mano d'opera e sul prezzo dei materiali dal momento in cui le perizie furono elaborate, il che porta una eccedenza di 2,500,000 fr. sulla perizia. Ora, nessuno esperto nella materia pretenderà che sia troppo l'ammettere il 20 p. 0[0 come rincaro della mano d'opera e dei prezzi dei materiali durante il periodo di tempo di cui si tratta. —

In *ottavo luogo*, v'era evidentemente una lacuna nella perizia della Conferenza internazionale a proposito dell'*imprevisto*, pel quale nulla figurava. Una serie di circostanze e di avvenimenti inattesi, sopraggiunti durante la costruzione, hanno, pur troppo, dimostrato come sarebbe stato necessario di calcolare una somma per l'imprevisto. Nella notte dal 14 al 15 agosto 1874, cioè pochi mesi prima dell'epoca fissata per l'apertura all'esercizio della linea Biasca-Locarno, un uragano, accompagnato da pioggia diluviale, scoppiò sulla parte del Cantone Ticino in cui trovasi la detta linea. Profonde trincee furono colmate per lungo tratto dalle alluvioni; i rilevati furono asportati dalle acque, le pile dei ponti portate vie, pilastri distrutti, e i grandi depositi di materiali da costruzione coperti di fango e di pietre sino all'altezza di un piano. Le spese incontrate dalla nostra Società per riparare i guasti prodotti da codesta catastrofe ammontano a circa 550,000 fr. Inoltre, in parecchi lavori d'arte, tra' quali ricorderemo anzitutto i tunnels, le sfavorevoli condizioni del suolo, peggiori di quelle che si erano previste, valsero a creare grandi difficoltà. Ciò particolarmente avvenne pel tunnel di Coldrerio presso Mendrisio, per parecchi tunnels mercè i quali si dovevano traversare i coni di deiezione dei torrenti, per il tunnel di Bissone, ed in minor grado pure per il tunnel di *Schwyz*, all'estremità sud della Stazione di Bellinzona. La spesa necessaria per superare tutte queste difficoltà impreviste ascende a circa 450,00 fr. Se a queste due somme si aggiunge l'importo dei soccorsi che si dovettero accordare agli operaj caduti ammalati o che furono feriti mentre lavoravano nella costruzione delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, ed alle famiglie d'operaj che vi perirono, si ha una spesa totale di circa un milione di fr., per la quale nulla era stato previsto nella perizia della Conferenza internazionale. —

In *nono luogo*, fu pagata per interessi, durante la costruzione delle suddette linee, sulle somme destinate a codesti lavori (dedotta la quota-parte corrispondente agl'importi diffalcati dal costo delle linee medesime, come si è detto più sopra, o corrispondente agl'importi di cui si è parlato finora come spiegazione della eccedenza in confronto della perizia della Conferenza internazionale), fu pagata, diciamo,

per interessi una somma di	Fr.	1,475,069
mentre la perizia della Conferenza non aveva calcolato per questi interessi che	»	1,016,250
La differenza tra queste due somme, cioè	Fr.	458,819

spiega dunque, anche per questa parte, le cause a cui si deve la eccedenza delle spese in confronto della perizia della Conferenza internazionale.

La costruzione propriamente detta avendo costato notevolmente più di quanto era stato preveduto dalla Conferenza internazionale, egli è evidente che gl'interessi di questo costo, durante tutta la costruzione, ammontano ad una somma più considerevole di quella calcolata dalla Conferenza medesima.

Riassumiamo:

Noi ci siamo proposti di spiegare la eccedenza del costo di . . . . Fr. 17,637,369
che presenta la costruzione delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, in confronto della perizia della Conferenza internazionale. Noi abbiamo fornito finora la spiegazione per gl'importi seguenti, appoggiandoci a prove per ciascuno di essi, e cioè:

1° *Costo del tronco Bellinzona-Giubiasco*, non compreso nella perizia della Conferenza internazionale . . . . . . Fr.	1,698,842
2° Differenza tra il costo della *Stazione internazionale di Chiasso* ed il costo di una Stazione ordinaria . . . . »	1,072,189
3° Quota-parte di *rimborso delle spese della già «Riunione del Gottardo»*, non compresa nella perizia»	60,481
4° Quota-parte *delle spese di formazione del capitale*, non compresa nella perizia . . . . »	1,033,660
5° Insufficienza della perizia in quanto alle *spese per l'amministrazione centrale e direzione tecnica* »	1,165,764
6° *Perizia insufficiente per la costruzione*, anche prendendo per base il *tracciato ammesso dalla Conferenza internazionale*, nonchè i *prezzi di mano d'opera e di materiali, quali erano all'epoca della compilazione della perizia* . . »	4,000,000
7° *Aumento di prezzo della mano d'opera e dei materiali* dall'epoca della compilazione della perizia »	2,500,000
8° Mancanza di una somma per *imprevisto* nella perizia, e spese cagionate da impreveduté circostanze . . . . »	1,000,000
9° Importo insufficiente della perizia per gl'*interessi durante la costruzione* . . . . »	458,819

Totale delle differenze fin qui giustificate » 12,989,755

Ci rimane ancora da spiegare una differ. di Fr. 4,647,614

Noi lo faremo, riferendoci, *in decimo luogo*, alla necessità di una *modificazione del tracciato dapprima ammesso* per le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, e *adottato dalla Conferenza internazionale*; ed appoggiandoci su ciò, che queste linee, essendo destinate a servire al grande traffico fra il nord ed il sud, dovevano esser trattate, *non come ferrovie locali*, ma come *sezioni di una grande arteria internazionale*.

Per quanto concerne il primo di questi punti, il precedente Ingegnere in capo della Società del Gottardo, sig. Gerwig, dimostrò in un suo rapporto speciale l'*assoluta necessità* che vi era, *nell'interesse della sicurezza del servizio, di scostarsi sensibilmente dal tracciato primitivo*. Il sig. Gerwig faceva principalmente rilevare che tra Biasca-Bellinzona, in causa dei frequenti straripamenti del Ticino e dei guasti che recano, la linea dovrebb'essere al più possibile allontanata dalle vicinanze del fiume e raccostata ai fianchi della montagna; che tra Lugano e Melide, la linea doveva esser condotta in sotterraneo per una lunghezza più considerevole di quella prevista nel progetto primitivo, affine di metterla al coperto dalle valanghe di pietre e di massi rotolanti dal Monte Salvatore; che tra Bissone e Maroggia, i fatti constatati in occasione degli straripamenti del 7 agosto 1872 dovevano far rinunciare a contornare il piede della montagna con una linea a cielo aperto, com'erasi dapprima progettato, e che bisognava invece costruire i tunnels di Bissone e di Maroggia; e così di seguito.

La sottoscritta Direzione ed il Consiglio d'amministrazione non credettero doversi opporre a queste proposte della Direzione tecnica, fatte in vista della sicurezza del servizio e dei viaggiatori, quantunque dovesse risultarne un aumento di spese; e l'Alto Consiglio federale ha parimenti approvato codeste modificazioni del tracciato primitivo. Quello che prova quanto poco si fosse in ciò andati al di là dello stretto necessario, si è che l'Alto Consiglio federale, dando pure la sua approvazione, credette doversi riservare il diritto di esigere delle modificazioni ancora più estese nella costruzione, modificazioni che importerebbero pure, com'è naturale, un aumento di spese, per il caso in cui, in appresso, le modificazioni stesse fossero giudicate opportune nell'interesse della sicurezza del servizio.

Ci rimane a dire perchè le parti delle linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, destinate a servire al grande traffico tra il nord ed il sud, *non furono trattate come linee di interesse locale*, ma come linee di una grande importanza internazionale.

Sin dal principio dell'esercizio delle loro funzioni (attesochè, se non si voleva rischiare di perdere la sovvenzione di 3 milioni di fr. votata dal Canton Ticino, bisognava che le linee ticinesi *di pianura* fossero compiute pel 6 dicembre 1874), gli organi dell'Amministrazione del Gottardo ebbero a decidere l'importante questione, se cioè le linee Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso dovevano esser costrutte con pendenze al massimo di 25 00|00, come autorizzava il trattato internazionale; e se, fatta astrazione dei tunnels che vi potessero esser tra Biasca e Bellinzona, quelle linee dovevano esser costrutte a binario semplice, o se nell'interesse dall'esercizio, non fosse il caso di fare, a questo riguardo, più di quanto richiedeva il trattato internazionale.

Considerando che la linea Biasca-Bellinzona è destinata a servire all'intero traffico della rete del Gottardo tra nord e sud, che la linea Bellinzona-Pino deve servire al traffico di Genova e al di là, e la linea Bellinzona-Chiasso a quello di Milano e dei punti più lontani, gli organi dell'Amministrazione del Gottardo pensarono che queste linee dovessero essere costruite, non come le ferrovie d'interesse locale, ma in condizioni tali, che permettessero loro di rispondere a più estesi bisogni.

Fu quindi deciso di osservare per queste linee, come per quella che traverserà il Monte Cenere tra Bellinzona e Lugano, un massimo di pendenza del 16,6 00|00, ed inoltre di procedere, sin da principio, alle espropriazioni in vista della costruzione di una ferrovia a doppio binario per le sezioni Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Lugano-Chiasso e Bellinzona-Pino, cioè su tutte le linee ticinesi situate al sud di Biasca, eccettuato soltanto il ramo di Locarno; e di costruirvi per un doppio binario i tunnels e le opere d'arte, che sarebbe altrimenti troppo costoso allargare più tardi per la posa del doppio binario. Nello stesso tempo la Direzione tecnica si regolò, nella compilazione dei piani, sopra una ristretta applicazione del minimo di raggio nelle curve, ammesso dal trattato internazionale, ed ebbe cura di evitare, per quanto fosse possibile, le contropendenze; come pure si dovette pensare a dare un maggiore sviluppo alle Stazioni e fermate.

È ben naturale che tutte queste misure dovevano apportare un aumento di costo. Ma gli organi dell'Amministrazione non credettero dover indietreggiare dinnanzi questa eccedenza di spese, perocchè, come tutti sanno, essi avevano piena ed intera fiducia nella perizia della Conferenza internazionale; perocchè, inoltre, nella Convenzione conchiusa per la esecuzione della grande Galleria del Gottardo, il prezzo stipulato per questo importante oggetto si trovava di molto inferiore alle previsioni della perizia della Conferenza internazionale; e perocchè, appoggiandosi su ciò, essi non mettevano punto in dubbio che non si potesse facilmente procurarsi le risorse necessarie per far fronte alla eccedenza. Gli organi dell'Amministrazione non

potevano, d'altra parte, dissimularsi che se, per risparmiare alcuni milioni, essi lasciavano costruire, in condizioni insufficienti per far fronte al grande traffico, la parte della rete situata al sud di Biasca, non mancherebbero di incorrere, presso i loro contemporanei, e più ancora agli occhi delle future generazioni, nel rimprovero di non essere stati all'altezza del loro còmpito.

Non furono, del resto, i soli organi dell'Amministrazione che credettero doversi collocare a questo punto di vista. Dopo che le relative loro decisioni furono consegnate nel primo rapporto di gestione diretto all'Assemblea generale degli azionisti, quest'ultima approvò il 30 giugno 1873, senz'alcuna obbiezione, quel rapporto di gestione, e per conseguenza pure le decisioni sovraindicate. Queste decisioni vennero altresì portate a conoscenza dell'Alto Consiglio federale.

Il Governo italiano erasi dapprincipio rivolto alla Confederazione per invitarla a far esaminare se non fosse il caso di *raccomandare istantemente* alla Società del Gottardo *la presa in considerazione* della domanda del Consiglio provinciale di Milano, relativa al compimento per l'anno 1875 della linea Bellinzona-Lugano (linea del Monte Cenere) ed alla esclusione delle pendenze di 25 00[00 su questa linea.

L'Alto Consiglio federale si affrettò a corrispondere all'invito. E la decisione presa dalla nostra Società intorno al modo di costruzione della parte della rete del Gottardo situata al sud di Biasca dava soddisfazione al secondo dei voti espressi dal Governo italiano. Quanto al primo, siccome esso avrebbe costato alla nostra Società un sacrificio di circa 5 milioni di franchi, così noi credemmo, e con noi il nostro Consiglio d'amministrazione a cui sottoponemmo la questione, di non doverví annuire.

L'Alto Consiglio federale ha inoltre informato ufficialmente i Governi degli altri Stati sovvenzionanti, nei rapporti periodici che loro indirizzò sull'andamento dell'impresa del Gottardo (in virtù dell'art. 11, alinea 4, del trattato internazionale), della parziale costruzione di un doppio binario per la parte delle linee ticinesi situate al sud di Biasca, ch'è destinata a servire al grande traffico tra il nord ed il sud, nonchè l'osservanza di una massima pendenza del 16.6 00[00.

Da nessuna parte sorsero obbiezioni contro questo modo di esecuzione delle dette sezioni di rete. E noi non accenniamo questi fatti, appoggiati a documenti, se non per provare che, allorquando fu intrapresa la costruzione delle linee di cui parliamo, *tutti* erano d'avviso che non si dovesse trattarle come semplici ferrovie d'interesse locale, ma che dovevano essere costrutte in condizioni tali che le rendessero atte a servire più tardi al grande traffico.

Prima di terminare ci resta ancora di dichiarare alla vostra Alta Autorità, che le cifre contenute in questa Memoria, in quanto non sono di lor natura apprezzamenti concordi di diversi esperti, queste cifre, diciamo, sono basate su calcoli esatti e dettagliati, che noi ci faremo un dovere di mettere sotto ai vostri occhi, se desiderate farle esaminare.

Nella speranza che la nostra esposizione della questione, presentata sotto la sua vera luce, fornirà tutte le desiderabili informazioni circa il costo delle linee ticinesi di pianura Biasca-Locarno e Lugano-Chiasso, nonchè sulle cause che produssero il notevole aumento di spesa in confronto della perizia della Conferenza internazionale per le dette linee, noi cogliamo questa occasione, onorevolissimo signor Presidente ed onorevolissimi Signori, per rinnovarvi l'assicurazione dell'alta nostra considerazione.

Lucerna, 22 gennaio 1877.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo
Il Presidente A. Escher.
Il 1° Segretario Schweizer.

Nostre Corrispondenze

Roma, 10 luglio.

Sempre ferrovie su tutta la linea.

Per la linea Imola-Firenze, una di quelle traversate dell' Appennino a levante di Bologna che raccomanda il Militare, un progetto redatto dall'ing. Tarducci fu esaminato testè dal Consiglio superiore. Il quale lo dichiarò meritevole d'approvazione in linea tecnica, salvo alcune modifiche nel tipo normale dell'armamento, nella luce di taluni ponti, e nei fabbricati delle Stazioni; riserbando a quandocchesia l'esame in linea economica ed il paragone con altre linee aventi eguali o simili obbiettivi.

La linea misura 100 chilometri circa, colla spesa presunta di 60 milioni circa, che però potrà subire qualche aumento pel materiale mobile. Non ha pendenze superiori a 14 per mille, con raggio minimo delle curve di 500 m.: condizioni ottime, come vedete, specialmente per l'esercizio in guerra. Ha 28 gallerie, delle quali le maggiori di 5, di 4, e di 3 mila metri circa. I buchi son lunghi, ma non son corti i vuoti, perchè vi sono viadotti parecchi, di cui 3 a due ordini d'archi.

In sostanza, è una linea *carissima*, sia perchè costerebbe molto, sia perchè avrebbe ottime condizioni altimetriche e planimetriche. Ma *est videndum*, fra tante altre rivali che ci sono, a chi darà il primo l'on. Zanardelli. —

Per l'Eboli-Reggio, la Commissione, dopo la visita locale fatta, aspetta la ripresentazione degli studii Gargiulo e Giordano, i quali vi vollero introdurre riforme. *Sappiamo però* — direbbe un officioso — che la scelta cadrà fra Val di Diano e Cilento da Eboli al golfo di Policastro, prevalendo quindi l'idea di seguire il litorale da Policastro in giù. —

Per la Parma-Spezia si attende una proposta di concessione da farsi dal Comitato rappresentante il Consorzio. Il Comitato, presieduto dall'on. Cocconi, ebbe pieni poteri nella recente riunione tenutasi a Parma appunto per tale domanda. —

E, per non uscir di ferrovie, per la Modena-Lucca mi si dice si voglia studiare un andamento Serchio-Secchia con valico appennino, a pendenze forti e grande galleria centrale. Gli Inglesi dicono: « it is never too late to mend ». Valga il proverbio pei Lucchesi e Modenesi — purchè l'Appennino li secondi. Veramente quello studio dovrebbe farlo chi fece quello della Parma-Spezia. —

Chiudo uscendo dalle ferrovie. L'ing.-capo del Genio civile, cav. Zainy, è stato destinato all' Ufficio dei porti di Napoli, rimanendo *pro tempore* Segretario-capo del Consiglio superiore, per incarichi particolari che ha da disimpegnare presso il Ministero. B.

FRENI CONTINUI — FERROVIA PNEUMATICA — OUTRAM-WAY — NOMENCLATURA FERROVIARIA.

Londra, 1° luglio.

In seguito delle inchieste che l'anno scorso si fecero sugli accidenti ferroviarii, dei quali a suo tempo feci cenno nel *Monitore*, fu confermato che i maggiori sforzi dovevano essere diretti sopra i freni, e specialmente sul sistema denominato qui: « *continuous brakes* ». Ottenere la maggior potenza e rapidità in ogni freno di un treno ferroviario equivaleva, infatti, a diminuire il numero degli accidenti; perocchè le deposizioni dei macchinisti, sopravissuti a scontri ferroviarii, erano quasi uniformi nel dichiarare l'impotenza dei mezzi in loro mano per arrestare i veicoli nelle circostanze straordinarie della locomozione, dove ogni secondo rappresenta una distanza percorsa. E la Commissione Reale, incaricata in quella occasione dell'inchiesta, tra le sue conchiusioni accennò quindi anche alla seguente:
« Noi raccomandiamo inoltre che le Compagnie ferroviarie
« fossero obbligate per legge, sotto convenienti penalità,
« a provvedere tutti i treni di un potere di freno (*brake*

« *power*) sufficiente a fermarli *tra cinquecento yards* (457 « metri) in qualunque circostanza ».

Questi precedenti ed altri consigliarono la sezione ferroviaria del *Board of Trade* ad invitare il sig. Leeman, che rappresenta la *Associazione delle Compagnie ferroviarie*, a nominare per questa un certo numero di persone competenti, che avessero potuto, insieme coi funzionarii del *Board of Trade*, consultarsi in ogni caso di difficoltà o dubbio. Questo invito essendo stato accettato, l'attenzione di questo Comitato venne, tra le altre cose, diretta sopra i *freni continui (continuous brakes)* attualmente in esperimento su queste ferrovie, e fu decisa una inchiesta al riguardo, con una serie di quistioni.

I risultati di questo importante rilievo vennero pubblicati lo scorso mese nei documenti del Parlamento, ed in parte riportati nelle riviste scientifiche, dove coloro che si interessano del problema sui *freni*, troveranno una completa relazione, dovendomi io in queste colonne limitare a qualche cenno per attirare l'attenzione pubblica su questa importante garanzia nell'esercizio delle ferrovie.

I freni sperimentati furono: Al *Caledonian Railway*, per sei anni il sistema *Westinghouse* ordinario, per due anni quello *Steel-Mac Innes* automatico, per un anno quello *Clark* e *Webb*; — al *Glasgow and South-Western Railway*, il sistema *Westinghouse* automatico pneumatico, da un anno —; al *Great Eastern Railwag*, il sistema *Smith* col vuoto, *Barker* idraulico, *Clark* a catena, *Wilkin* e *Clark*, e l'altro *Fay* a mano —; al *Great Northern Railway*, il sistema *Smith* col vuoto, e *Clark*; al *Great Western Railway*, i sistemi *Clark, Fay, Newall, Barker* —; al *Lancashire and Yorkshire Railway*, i sistemi *Fay, Newall, Westinghouse, Smith* —; al *London Brighton e L. C. Railways*, i sistemi *Westinghouse, Barker, Edward* —; al *London Chatham, Dover Railways*, i due sistemi *Westinghouse* —; al *London and N. W. Railway*, i sistemi *Fay, Westinghouse, Clark and Webb, Herberlein* —; al *Metropolitain Railway*, i sistemi *Newal, Clark, Smith* —; al *Midland Railway*, i sistemi *Westinghouse* con 57 locomotive e 160 vetture, con le quali questo sistema automatico venne riconosciuto agire instantaneamente e da sè stesso (*self-acting*) in caso di accidente —; quello *Barker*, e con 2 locomotive e 26 vetture, che rivelarono, questo « sistema idraulico agire instantaneamente, ma *non* da « sè stesso, in caso di disgrazie; » quello *Smith*, con 2 locomotive e 26 vagoni, che accertò « il sistema col vuoto « operare instantaneamente, ma non si era adoperato per « lavorare da *sè stesso*, benchè lo potesse, in caso di acci« denti ». — Infine quello *Clark and Webb*, con 2 locomotive e 24 vetture — Altre 5 ferrovie hanno pure in esperimento i diversi sistemi, ma non le ricordo, poichè quanto precede basta per riconoscere gli estremi nei quali sta il problema dei *freni continui*.

I tre sistemi che si competono sono: *Clark*, *Westinghouse*, e quelli col vuoto. Le conclusioni precedenti del *Midland* sembrano indicare, tenendo pure conto di altre, che i risultati sono per il sistema *Westinghouse;* ma a questa definizione assoluta non si è giunti ancora, e non vi si giungerà che naturalmente. Vi è chi comincia ad attirare l'attenzione pubblica sulla necessità di adottare *un solo* sistema di freni continui per tutte le ferrovie, a causa delle convenienze del traffico, che impongono il passaggio o di treni interi, o di veicoli isolati, da una linea ad un'altra; i quali, per la differenza dei sistemi che usano, ne restano di fatto privi in quei casi, non potendosi i sistemi, per le diverse specie dei meccanismi, riunirsi insieme e produrre la continuità di freno richiesta. Ma anche questo grave bisogno non sembra varrà ad imporre l'unificazione, poichè sarebbe d'uopo di una legge o del consenso di tutte le Compagnie: due cose difficili a conseguirsi in questo paese, che rifugge, a ragione, da tutte quelle unificazioni che debbono imporsi, ritenendole una barriera contro qualsiasi sviluppo o progresso. — Quello che sembra più probabile è, che le Compagnie adotterranno, per i veicoli o motori destinati a percorrere diverse linee, un solo sistema, o quello almeno che possa ricongiungersi con altri; e questa soluzione, se possibile, risponderà al bisogno, e lascierà quella libertà che, in fatto di ferrovie, è il solo fattore, che è riuscito a farle perfezionare.

Mentre qui ed agli Stati Uniti si compiono queste ricerche sopra i *freni continui*, avviene lo stesso nel Belgio, come risulta da un rapporto degli ingegneri Blanqueret, Hubert, Bellis, Dejoer. — Esperimentati i sistemi *Achard, Marné;* a base elettrica, ed un altro *Heberlein*, dopo una esperienza di qualche anno si è riconosciuto che l'attenzione doveva rivolgersi specialmente a quelli dello *Smith* e del *Westinghouse*, e quest'ultimo sembra anche là vincerla sopra l'altro — Tra gli esperimenti fatti, rilevo che treni, composti di 11 vetture, 2 carri, una macchina ed un *tender*, adoperandosi il sistema *Smith*, con velocità di 72 chilometri, si fermarono dopo 400 o 380 metri; e con velocità di 54 o 60 chilometri, si arrestarono dopo 315 metri dopo l'applicazione del freno. Gli esperimenti intermedii avevano dato risultati proporzionali; mentre col sistema *Westinghouse*, un treno simile, salvo una vettura in più, ebbe per risultati, alla velocità di 64 chilom., l'inerzia dopo 289 metri, alla velocità di 46 a 51 chilometri, l'inerzia dopo 127 metri, le velocità intermedie dando pure risultati in proporzione.

I Commissarii belgi tradussero in formole i risultati ottenuti, e giunsero così a stabilire che, col freno *Smith*, la sua resistenza per ogni vettura fu in quegli esperimenti di chilogrammi 437.53, e con quello *Westinghouse* chilogrammi 728.76. — Diversi risultati come spesa sono anche indicati nel rapporto; mi limito ad accennare che 14 veicoli, preparati col sistema *Smith* (*vacuum brake*), importano 8690 franchi; preparati col sistema *Westinghouse* (*air brake*), importano 12,388 franchi; mentre con quello dello stesso inventore detto *automatic brak*, importano 14,890 franchi. — Come prezzo, il sistema *Smith* si mostra preferibile, ma le spese di esercizio ed altre considerazioni fanno scomparire questo vantaggio.

Questi risultati delle forze pneumatiche mi ricordano una piccola ferrovia atmosferica sotterranea, di circa 800 metri, che è qui in progetto di stabilire, tra la Stazione del *Sout Kensington* della ferrovia *Metropolitana*, anch'essa sotterranea, la porta del vicino Museo, ed il *Royal Albert Hall:* siti frequentatissimi, ed ai quali si giunge da tutti i punti brevemente con la ferrovia, però sino all'anzidetta Stazione solo, ciò che riesce incomodo, benchè la distanza da percorrere dopo sia relativamente poca cosa. Essa però basta a diminuire il concorso del pubblico, che qui ha preso l'uso di volere raggiungere i luoghi pubblici in ferrovia sino al loro ingresso: uso che spiega come certe feste in siti lontani riescono ad attirare, in certi giorni, anche 100,000 spettatori; da ciò quindi la convenienza del modo proposto, gli *omnibus* non essendo adatti.

Il progetto della ferrovia in quistione è dell' ingegnere W. Rammell, già noto per questa specie di lavori. Il capitale necessario è di 60,000 sterline, pel quale la Compagnia della ferrovia Metropolitana ha garantito un interesse del quattro per cento: il treno consterà di 6 veicoli capaci per 200 persone; non peserà, tutto compreso, più di 32 tonnellate, e percorrerà un tunnel capace di una sola rotaia con scartamento di 4 piedi. —

Come seguito ad una mia precedente corrispondenza sulle locomotive stradali, mi sembra bene (in favore della nomenclatura ferroviaria) ricordare l'origine della parola *tramways*, che vedo costì tanto usata, poichè essa permette di adoperare nel nostro idioma quella di *tramvie*. Infatti, Lord Keeper Guilford descrive questo modo di trasporto in un suo rapporto del 1676, adoperato allora rozzamente per il traffico di alcune miniere di carbone sino alle rive del Tyne, ed inventato dal signor *Outram*, ingegnere di miniere. In quell'epoca quelle strade si chiamarono *Outramroads, Outramways*, e poi *tramroad*, ed infine ora *tramway*. Donde risulta che nulla impedisce di ridurre italiano il vocabolo, conservando il nome del benemerito inventore, il *way* avendo qui la sua origine dalle ancora esistenti *Via Militaris* dei Romani. — Quando rimanesse inteso che *Ippoferrovia* è strettamente quella che indica una ferrovia a cavalli, e *Tramvia* piuttosto quella mossa da macchina, potrebbe intendersi poi che *locomotiva* indica specialmente la macchina delle ferrovie ordinarie, *locomobile* quella dell'agricoltura, *locotramvia* quella delle ferrovie sopra strade ordinarie, e *locomovia* la locomotiva stradale. Si eviterebbe

così confusione a prima vista, e l'impiego di molte parole inutili nelle nomenclature che vogliono essere brevi.

G. M.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Nella conferenza tenuta il 6 corr. a Genova (come preannunciammo nel precedente numero) per stabilire le norme relative al transito del binario al Passo Nuovo, i delegati della Camera di commercio, del Municipio e della Società dell'Alta Italia si accordarono su tutte le condizioni del relativo servizio, il quale tra poco potrà essere attivato, con grande benefizio del Commercio genovese.

Per iniziativa dell'on. Boselli, si terrà domani a Savona una conferenza dei Capi-servizio della 1ª Divisione della Società dell'Alta Italia, coll'on. Boselli medesimo e coi rappresentanti della Camera di commercio e del Municipio di Savona, allo scopo di concretare le norme pel servizio del nuovo binario che unisce la Stazione al porto.

Ci scrivono da Roma che il Ministero è disposto ad autorizzare la Società dell'Alta Italia alla provvista di altre 10 locomotive da merci a sei ruote accoppiate.

Il Governo e la Società sarebbero d'accordo nel cercare di favorire l'industria nazionale, ed a tale scopo avviseranno al modo di facilitare sul tempo necessario alla costruzione delle dette locomotive, compatibilmente colle esigenze del servizio.

Il Ministero dei lavori pubblici ha definitivamente approvato il progetto per l'impianto di una nuova Stazione fra le attuali di Camnago-Cucciago sulla linea Milano-Como, che sarà denominata Cantù-Asnago.

Col 17 corr. scade il termine utile per la presentazione delle offerte per la costruzione del tronco ferroviario dalla Stazione di Como al lago. L'importare del lavoro è di circa 600,000 lire, tutto compreso.

Veniamo informati che l'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha promosso l'ingegnere di sezione sig. Angelo Tarozzi al grado d'Ingegnere Caposezione principale della 1ª Divisione della manutenzione in Torino.

Notizie Ferroviarie Italiane

Assicurazioni ferroviarie — Si legge nel *Diritto*: Sappiamo che al Ministero dei lavori pubblici fu presentato da una Società straniera un progetto inteso ad introdurre nell'amministrazione delle strade ferrate il sistema delle assicurazioni sulla vita dell'uomo e sulle merci in spedizione. Il premio di assicurazione verrebbe computato nel prezzo del biglietto di viaggio, e l'Azienda assicuratrice avrebbe un ordinamento autonomo.

L'on. ministro Zanardelli ha deferito allo studio delle Società ferroviarie nazionali il progetto di cui si tratta.

Ferrovie Venete. — Da Vittorio, 5, scrivono alla *Gazzetta di Venezia:*

Oggi venne definitivamente stipulato il contratto per la ferrovia Conegliano-Vittorio, fra il Municipio e la Società veneta di costruzioni. Ora non manca che la concessione governativa, che immediatamente si va a conseguire; quindi incomincieranno i lavori, e si aprirà con questa una nuova èra al nostro paese.

Tutti gli ostacoli furono superati in forza dell'armonia che attualmente passa fra i cittadini chiamati dalla pubblica opinione a rappresentare la volontà dell'intera città. I rappresentanti della Società quindi, e segnatamente il comm. Breda e il cav. Gabelli, non mancheranno d'adempiere il loro dovere, cioè di mandare a compimento questo da tanto tempo maturato progetto. Il Municipio, il Consiglio comunale aderirono, anche ultimamente, a tutte le domande fatte dalla Società, non risparmiando spese pur di conseguirne l'effetto.

Siamo informati che gli studii pel tronco pel Fadalto a Capodiponte procedono alacremente. Speriamo che abbiano un buon fine; e che quindi, una volta fatta per quì la via naturale a Belluno, essa possa, costeggiando il Piave, internarsi nel Cadore. Le nostre industrie e il commercio prospereranno certo con la ferrovia.......

— In questi giorni ebbe luogo la ricognizione del tronco Castelfranco-Treviso, per parte dell'Ispettore del 4º Circolo, comm. Alessandro Betocchi, unitamente al Commissario tecnico ferroviario ed ai rappresentanti del Consorzio interprovinciale e della Società Veneta.

La ispezione è riuscita di pieno soddisfacimento; sicchè, dentro non molti giorni seguirà l'apertura all'esercizio del detto tronco.

Ferrovia Ciriè-Lanzo. — Il 4 corr. ebbe luogo l'assemblea generale degli azionisti, colla presenza di 102 soci rappresentanti oltre 7000 Azioni con 430 voti.

Approvato il conto consuntivo del 1876, il Presidente fece la esposizione delle condizioni economiche della Società; le quali non ebbero tutto quell'incremento di prosperità che speravasi dal prolungamento della ferrovia, ma tuttavia sono abbastanza buone per concedere modesti dividendi ed economie di fondi per la estinzione di passività. Dopo questa esposizione, il bilancio preventivo pel 1877 fu approvato a voti unanimi.

Si passò quindi alla proposta di riforma dell'attuale statuto sociale: modificazioni di forma e non di sostanza, richieste dall'essersi la Società stessa modificata nelle sue condizioni.

I 29 articoli di tale progetto non diedero luogo a discussione, essendosi però adottata una proposta sospensiva fino a nuova convocazione, con 210 voti.

La nuova Assemblea sarà convocata a norma dello statuto.

Procedutosi quindi alla votazione per la nomina di 4 consiglieri, riuscirono eletti i signori: Chiariglione, Peyron, Laclaire e Croveris.

Tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio — Non è ancora un anno dacchè due importanti *Tramways* si sono attivati per congiungere Milano con due centri popolosi della provincia, e già si lavora attivamente per attivarne un terzo, cioè quello Milano-Gorgonzola-Vaprio. Questa linea, che percorre una zona popolata da circa 100 mila abitanti, ricca per rigogliosa e svariata produzione agricola, e per molte e diverse piccole e grandi industrie; che attraversa e tocca popolose ed amene borgate, nella quale le grandiose ville e gli eleganti villini si alternano coi grandi opificii industriali; dove insomma tutto è vita e moto, e che termina sulle sponde dell'Adda, è certo fra le più importanti della provincia.

Un Comitato promotore, costituito da egregie persone, dopo aver redatto uno statuto, ha iniziato la costituzione di una Società con 4000 azioni da L. 200 ciascuna. Privati, Comuni e Corpi morali vi concorrono con una spontaneità che, mentre rivela la fede del pubblico nella bontà dell'impresa, lascia ogni fondata speranza che il capitale sociale abbia ad esser raccolto nel termine stabilito, che è il 15 corrente mese.

La sottoscrizione è già a quest'ora, quasi tutta coperta; ed i concessionarii sperano di poter incominciare i lavori nell'agosto p. v., in modo da dare ultimato per la ricorrenza della fiera di Gorgonzola, che ha principio il 25 novembre, il primo tronco Milano-Gorgonzola, e per la Pasqua del venturo anno il secondo tratto Gorgonzola-Vaprio. *(Sole)*.

Tramways Milano-Seveso. — Leggesi nella *Lombardia* del 5:

Ci giunge all'orecchio che si sta costituendo una Società per l'impianto di un nuovo *tramway*.

Esso avrebbe per obbiettivo di battere la strada Comasina, e partendo da Milano, s'arresterebbe a Seveso, creando comunicazioni dirette con Barlassina e Meda, e toccando Dergano, Derganino, Affori, Cassina Nova, Incirano, Cassina Amata, Senaghino, Bruzzano, Bresso, Novate, Brusuglio, Bollate, Cusano, Senago, Palazzolo, Pinzano, Varedo, Limbiate, Masciago, Mombello, Boviso, Binzago, Cesano Maderno, e infine Seveso, per tacere d'altri Comuni più o meno importanti, e che più o meno indirettamente s'avvantaggeranno di questa nuova linea, che risulterà una specie di ferrovia a sezione ridotta, perchè pel servizio sarà fatto uso di apposite locomotive.

Una cospicua somma è già sottoscritta, e l'impresa è patrocinata da egregie persone, che sono già per sè stesse una garanzia.

A giorni sarà in proposito interpellato il Consiglio provinciale, e tutti i Sindaci dei Comuni interessati saranno invitati ad una conferenza in proposito.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Sulla comunicazione che dicevasi fatta dal Governo tedesco al Consiglio federale, a proposito della cauzione di 10 milioni di franchi, si scrive al *Journal de Genève* da Berna, 3:

Sapete che, all'epoca della Conferenza internazionale di Lucerna, il Consiglio federale aveva chiesta l'autorizzazione di potere, al caso, disporre del deposito di 10 milioni della Società del Gottardo per la continuazione dei lavori, e che le Delegazioni estere avevano promesso di riferirne ai loro Governi.

Oggi il signor generale De Roeder, a nome del suo Governo, ha informato il Consiglio federale che la Germania acconsentirebbe provvisoriamente, e fino a tanto che siansi trovate altre risorse, all'impiego di questi fondi, a condizione però che il Consiglio federale ne sorvegli l'impiego; che saranno principalmente applicati al traforo del gran tunnel; e che il deposito sia ricostituito, appena le circostanze finanziarie lo permetteranno. Si attende ora la risposta dell'Italia, che sarà, secondo ogni probabilità, concepita nel medesimo senso di quella della Germania.

Questo consenso, del resto, non è senza importanza; dapprima assicura la continuazione dei lavori, e prova inoltre che la Germania desidera che non sieno interrotti.

— Nella seduta del 6 corrente al Gran Consiglio del Ticino, il signor Borella lesse il rapporto della maggioranza della Commissione sull'oggetto ferroviario, che porta le conclusioni seguenti:

« 1° Lo Stato del Ticino dichiara fin d'ora che non riterrà in nessuna guisa per lui obbligatorio il progetto di Convenzione o protocollo finale della Conferenza di Lucerna, e che non sarà per accettarlo.

« 2° Lo Stato del Ticino dichiara di mantenere intatti i diritti emergenti dalla concessione 15 maggio 1869 e successive risoluzioni, e che anzi non farà più alcun versamento di sussidio fintanto che non sia assicurata la costruzione e l'esercizio della intiera rete ticinese nei termini convenuti.

« 3° Le presenti deliberazioni serviranno di istruzioni e mandato ai delegati eletti dal Consiglio di Stato, i quali le comunicheranno all'Alto Consiglio federale ed alla detta Conferenza.

« 4° I signori delegati sono autorizzati a dichiarare che lo Stato del Ticino è disposto ad entrare in trattative che conducano a conciliare gli interessi del Cantone nostro con quelli dell'impresa del Gottardo, a sentire tutte le proposte analoghe, riferendone al Consiglio di Stato, il quale le sottoporrà al Gran Consiglio per le sue deliberazioni ».

Il signor Gianella Felice lesse poi quello della minoranza della Commissione, che conchiude propenendo la risoluzione seguente:

« Il Gran Consiglio, fidente che il Consiglio di Stato, anche a mezzo della sua Delegazione alla Conferenza che avrà luogo nel corrente mese a Berna, saprà tutelare e mantenere impregiudicati e fermi i diritti e gli interessi ferroviarii tutti del Cantone Ticino, passa all'ordine del giorno ».

Il signor Respini, presidente del Governo, dichiarò di accettare le conclusioni del rapporto della minoranza, perchè il rapporto e le conclusioni della maggioranza implicano un atto di sfiducia verso il Governo, o per difetto di capacità o per difetto di patriottismo.

Dopo lunga discussione, che occupò anche tutta la seduta del 7, la proposta della minoranza della Commissione, concludente per l'ordine puro e semplice, venne adottato con 60 voti contro 38. La votazione ebbe luogo per appello nominale.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 30.20 dal lato di Göschenen, di m. 23.30 dal lato di Airolo; in totale m. 53.20, cioè m. 7.65 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Il 30 giugno p. p. ebbe luogo, nella gran sala della Thonhalle di Zurigo, l'assemblea generale degli azionisti della Ferrovia Nord-Est. Vi parteciparono oltre ad un migliaio di persone, rappresentanti in complesso 58,622 Azioni con 5,268 voti.

Il rapporto della Commissione muove acerbe censure alla Direzione ed al Consiglio d'amministrazione, e termina gettando tutta la responsabilità dell'attuale situazione dall'impresa sui due Consigli, concludendo alla necessità di rivedere gli statuti per rilevare il credito della Compagnia.

Sulla proposta però del sig. Stoffel, a nome del Consiglio d'amministrazione, venne nominata una Commissione di 9 membri per esaminare: 1° il rapporto di gestione della Direzione e dei conti dell'anno 1876; 2° il rapporto della Direzione sulla situazione finanziaria del Nord-Est; 3° il rapporto del Consiglio d'amministrazione sulla situazione dell'impresa.

Seguì poi una lunga e calorosa discussione sulla proposta del Consiglio d'amministrazione di prorogare la costruzione di parecchie linee, il che venne adottato.

Dopo di aver adottata l'entrata in materia sul progetto di nuovi statuti, l'assemblea decise di tenere una prossima assemblea generale straordinaria, affine di elaborare il programma definitivo della ricostituzione della Compagnia.

Finalmente si passò alla quistione della demissione dei membri dei Consigli ed alla mozione del sig. Ryff, il quale reclamava la rinnovazione completa della Direzione e del Consiglio d'amministrazione; e dopo un'agitata discussione, si decise di accettare la demissione offerta dai signori Häberlin e Peyer im Hof.

La seduta si chiuse poi con un violento discorso del sig. Guggenbuhl, fabbricante di seterie, il quale accusò i direttori ed il Consiglio d'amministrazione di negligenza, di imprevidenza e d'incapacità.

Ferrovie francesi — Il 2 corrente, la Compagnia di Lione ha aperto all'esercizio la linea da Clamecy a Nevers, della lunghezza di 73 chil. La linea era stata collaudata dagl' ingegneri governativi sino dal 15 giugno scorso.

Ferrovie del Sud dell' Austria — Intorno alla assemblea degli azionisti tenutasi il 30 giugno scorso a Vienna, come già annunciammo, possiamo oggi aggiungere i seguenti ragguagli:

Dai conti presentati per l' esercizio 1876 risulta che nei prodotti della rete austriaca si ha un incontestabile progresso. Infatti, i prodotti lordi di questa rete, durante l'esercizio 1876, ammontarono ad 83,716,000 fr., in cifra rotonda, con un aumento di 640,000 franchi sull'esercizio 1875.

Le spese furono nel tempo stesso diminuite di 1,055,000 fr., ed ammontano a 35,222,010 fr. Esse non rappresentano che il 42.31 0[0 dei prodotti. Il prodotto netto della rete austriaca risulta quindi di franchi 48,494,000, e supera di 1,695,000 il corrispondente prodotto del 1875.

L'esercizio della rete italiana fu fatto, nel primo semestre, secondo il regime antico. Questo semestre diede un prodotto netto di circa 11,350,000 fr. In confronto del 1875, vi fu una diminuzione di circa 5 milioni (4,720,000 fr.). Se anche questo semestre fosse trascorso sotto il regime nuovo, avrebbe dato invece alla Compagnia, come il secondo semestre, 16,580,000 fr., ossia 5 milioni 1[4 di più che non produsse.

Al prodotto netto dei primi sei mesi aggiungendo il rimborso del Governo italiano pei sei mesi ultimi, troviamo che questa rete produsse la somma totale di 27,925,900 franchi, in luogo di 32,144,000 fr. dell'anno precedente.

La liquidazione dell'esercizio si può quindi stabilire nel modo seguente, in cifre rotonde:

Prodotto netto della rete austriaca . .	Fr. 48,495,000
Deducendo la partecipazione alle spese generali in	» 2,565,000
Restano	Fr. 45,930,000
Aggiungendo il prodotto netto della ferrovia di Cintura, della Vienna-Pottendorf, e delle ferrovie dell'Istria, in totale	» 770,000
Totale	Fr. 46,700,000
Prodotto della rete italiana (1)	» 27,900,000
Prodotto complessivo delle due reti . .	Fr. 74,600,000
Inoltre per saldo creditore dei conti profitti e perdite	» 1,180,000
Totale	Fr. 75,780,000
Gli oneri sono:	
Servizio dei prestiti (2)	Fr. 76,300,000
Perdite nel cambio (3)	» 7,500,000
Canone della Vienna-Pottendorf . . .	» 1,375,000
Totale	Fr. 85,175,000

Il confronto dei suddetti prodotti ed oneri dimostra che l'esercizio 1876 si è chiuso con una deficienza di circa 9 milioni 1[3, a cui fu provveduto mediante le riserve, che alla fine dell'esercizio 1875 ammontavano a 10,450,000 fr., e che si riducono ora a circa un milione.

L'esercizio 1875 si era chiuso invece con una deficienza di soli 4 milioni 1[3. La differenza tra i suddetti due esercizii è dunque di 5 milioni a danno del secondo. —

Di fronte al 1877, l'esercizio si presenta in migliori condizioni; però la situazione non potrà essere affatto normale, se non dopo soddisfatti gl'impegni assunti dal Governo italiano. Una somma di 80 milioni rappresenta una parte considerevole, anche in una impresa dell'importanza di questa.

Accennando qui alle quistioni pendenti tra la Società ed il Governo italiano per la emologazione di spese fatte in conto di costruzione dal 1° gennaio 1875 al 30 giugno 1876, e che devono essere rimborsate giusta la massima stabilita colla Convenzione di Basilea, la *Semaine financière* (da cui togliamo questi dati) aggiunge quanto segue:

Sui 139 milioni del materiale, il Governo italiano ha compensato 20 milioni alla Cassa di risparmio di Milano e pagati 65 milioni alla Società. Il compromesso di Parigi ha acconsentito una diminuzione di 12 milioni; restano quindi da pagare . . . . 42 milioni

Le spese di costruzione del 1875 furono di circa	21 »
Quelle del 2° semestre 1876 circa	10 »
Ammettendo che quelle del 1° semestre siano state eguali, cioè	10 »
si giunge ad un totale di	83 milioni
Gli stanziamenti di circa	30 »
(rimborsabili alla fine del 1878) portano a .	113 milioni

(1) La Compagnia conta la mezza annualità lorda; poichè, d'altra parte, essa fa pagare alle sue Obbligazioni la ritenuta del Governo italiano.

(2) Un milione di meno del 1875.

(3) Tre milioni di più del 1875.

il totale approssimativo dovuto dal Governo italiano.

Queste cifre non hanno (dice la *Semaine*) la pretesa di una rigorosa esattezza; e, del resto, si è avuto cura di non parlare più sopra che di 70 a 80 milioni.

(Noi, ad ogni modo, lasciamo al periodico francese la piena libertà de' suoi calcoli, e staremo attendendo i risultati delle conferenze tenute a Roma presso il Ministero coi rappresentanti della Società: risultati che non tarderemo certo a conoscere — LA RED.)

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 31 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 14 corr.), la Società cooperativa di credito anonima per azioni nominative, sedente in Benevento col titolo di *Banca del popolo con Cassa di risparmio in Benevento*, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

Strade ordinarie — La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 20 giugno p. p., con cui è sanzionata e promulgata la legge, già approvata dal Parlamento, per la quale gli stanziamenti annuali delle spese approvate colle leggi 30 maggio 1875 e 9 luglio 1876 per la costruzione di strade ordinarie nel Regno, sono modificati come segue:

ANNI	Stanziamenti per la legge 30 maggio 1875	Stanziamenti per la legge 9 luglio 1876
1877 . .	L. 500,000	L. 5,000,000
1878 . .	» 1,500,000	» 6,000,000
1879 . .	» 2,000,000	» 6,000,000
1880 . .	» 4,000,000	» 5,000,000
1881 . .	» 7,000,000	» 3,000,000
1882 . .	» 9,900,000	» 100,000
1883 . .	» 10,500,000	» »
1884 . .	» 11,520,000	» »
Totale	L. 46,920,000	L. 25,100,000

Le somme poi da stanziarsi per le strade del Napoletano, della Sicilia e della Sardegna vanno così ripartite:

ANNI	Rete napoletana	Rete sicula	Rete sarda
1877 .	L. 2,397,183.30	1,200,000.—	413,408.35
1878 .	» 3,340,000.—	1,200,000.—	600,000.—
1879 .	» 3,912,628.01	1,200,000.—	527,371.99
1880 .	» 4,515,069.92	336,930.08	»
1881 .	» 3,000,000.—	»	»
1882 .	» 100,000.—	»	»
	L. 17,264,881.23	3,936,930.08	1,540,780.34

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 24 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 4 corr.) si determina che col 1° gennaio 1878 saranno esclusi dal novero delle strade nazionali ed inserti nell'elenco delle strade provinciali, il tronco della strada nazionale degli Abruzzi fra la Stazione di Cajanello e Sparanise (prov. di Caserta), e quello della strada nazionale Appulo-Lucania da Bari a Grumo (prov. di Bari).

Canale Villoresi. — Il 30 giugno p. p. ebbe luogo in Milano l'assemblea generale dei componenti il 1° Consorzio dei Canali dell'alta Lombardia (Canale del Ticino). Sotto la presidenza del conte Paolo Taverna, la seduta venne aperta colla lettura della relazione della Commissione del Consorzio, fatta dal cav. Giovanni Venini, nella quale vennero succintamente esposte le vicende a cui andò incontro quest'impresa dall'ultima assemblea in poi.

Si procedette poscia alla discussione dei varii oggetti compresi nell'ordine del giorno, il più importante dei quali era quello che chiamava l'assemblea a deliberare se, proseguendo per parte del concessionario le trattative per la cessione di una parte delle acque ai proprietarii della zona a dritta del Ticino, la Rappresentanza del Consorzio dovesse favorirle, ed all'occorrenza concordare un progetto per determinare i rapporti di reciproco interesse ed amministrazione.

Presero parte alla discussione i signori: cav. Terenghi, ing. Bruni, dottor Scotti, dottor Canzi deputato al Parlamento, ing. comm. Chizzolini, ing. Boffa, avv. Cavallotti, ing. Pestalozza. Tutti si espressero in senso di accordare alla Commissione la chiesta facoltà; però opinarono si facessero nuove pratiche per ottenere un maggior numero di sottoscrizioni, onde, nell'esecuzione, il progetto subisse le minori possibili modificazioni. In seguito di che, posta ai voti la proposta della Commissione nei termini qui sopra indicati, venne approvata a pieni voti.

Sugli altri due oggetti posti all'ordine del giorno, cioè la nomina di uno o più delegati per ogni Comprensorio, in cui oggi trovasi interinalmente suddiviso il Consorzio, ed il completamento della Commissione, non essendo sorta discussione, la prima venne accettata a pieni voti; e per quanto riguarda la seconda, la nomina venne deferita alla Commissione stessa.

Concorsi. — Sino al 20 del corr. mese, presso il Municipio di Torino, è aperto il concorso a due posti d'ingegnere di 3ª classe presso il civico Ufficio d'arte, con l'annuo stipendio di L. 1500.

Il concorso è per titoli; e le istanze documentate devono esser presentate alla Segreteria municipale (Gabinetto del Sindaco).

— Sino al 31 del corr. mese, presso la Deputazione provinciale di Como, è aperto il concorso ai seguenti posti: Ingegnere di 1ª classe dirigente l'Ufficio tecnico della provincia di Como, collo stipendio annuo di L. 3200; Ingegnere di 2ª classe, collo stipendio annuo di L. 2500; aumentabili ambidue del decimo dopo un seiennio di lodevole servizio.

Le relative istanze saranno dirette alla Deputazione suddetta, corredate dei documenti indicati nella *Gazz. Uff.*

— È pure aperto il concorso tra gl'ingegneri idraulici al posto di Direttore del Consorzio Cavo Montebello, avente sede in Vercelli, collo stipendio di L. 6000, nette da imposta.

Il concorso è per titoli, e le domande documentate devono esser presentate al Presidente dell'Assemblea del Consorzio in Vercelli entro il prossimo agosto.

Le condizioni sono visibili: alla sede del Consorzio, e presso l'avv. Ferraris, presidente del Comitato di sorveglianza in Vercelli; e nei diversi Uffici d'amministrazione del Canale Cavour.

— È aperto il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di disegno di ornato e di architettura elementare nella R. Università di Cagliari.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il 22 agosto p. v.

— È aperto pure il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di meccanica applicata alle macchine, vacante nella R. Scuola d'applicazione per gl'ingegneri di Palermo.

Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al suddetto Ministero entro il 20 di agosto p. v.

Esami a concorso per misuratori nel Genio civile. — Il Ministro dei lavori pubblici ha diretto, in data 23 giugno p. p., la seguente circolare agli ingegneri-capi del Genio civile ed ai Direttori delle costruzioni ferroviarie:

Secondo le norme contenute nei capi VI e VII del Regolamento approvato con R. Decreto 10 gennaio 1875, n. 2333, per le nomine e promozioni del personale del R. Corpo del Genio civile, avrà luogo nel prossimo mese di settembre l'esame a concorso dei misuratori assistenti volontarii per la promozione a misuratori assistenti effettivi di detto Corpo.

A tale esame possono altresì essere ammessi quelli fra gli attuali impiegati d'ordine del Genio civile e fra i sotto-custodi idraulici, che avessero riportato il certificato di idoneità per posti di misuratori assistenti in altri precedenti concorsi, o che fossero muniti del diploma di cui è cenno nell'art. 32, lettera *e*, di detto Regolamento.

Gl'Ingegneri del Genio civile e i Direttori delle costruzioni ferroviarie daranno conoscenza di siffatto esame ai misuratori volontarii, impiegati d'ordine e sotto-custodi rispettivamente da essi dipendenti, avvertendo che le domande per esservi ammessi dovranno presentarle ai loro capi d'ufficio, i quali le faranno pervenire al Ministero *non più tardi del 1° agosto p. v.*

Le domande stesse, come le relative informazioni dei superiori, saranno estese sul modulo a stampa, di cui si comunicano alcuni esemplari.

Saranno, a tempo debito, indicate ai concorrenti le Prefetture presso le quali si terranno tali esperimenti ed il giorno in cui dovranno presentarsi.

Tenuto conto dei posti disponibili pei quali è aperto questo concorso, ne verranno riservati quattro per conferirsi, colle norme tracciate dall'art. 46 del surripetuto Regolamento, ai custodi idraulici che, desiderando far passaggio nel personale subalterno del Genio civile, ne avanzassero speciale domanda.

I signori Ingegneri-capi vorranno notificare tale provvedimento ai custodi del circondario idraulico di rispettiva loro giurisdizione e riceverne al caso le domande per trasmetterle al Ministero, accompagnate dalle loro informazioni e documentate, come all'art. 46 delle ripetute disposizioni regolamentari.

Onorificenze. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. annuncia che S. M. ha fatto le seguenti nomine nell'Ordine della Corona d'Italia:

A grande Uffiziale — Codazza comm. prof. Gio., già Direttore del R. Museo industriale italiano in Torino;

A Commendatore — Protche ing. cav. Gian Luigi, Ingegnere-capo onorario del R. Corpo del Genio civile;

A Cavaliere — Polese ing. Luigi, Direttore del movimento delle Ferrovie Sarde.

Uffici telegrafici. — Il 1° corr. in Agnone (prov. di Campobasso), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche annunzia che il cavo sottomarino fra Vittoria e Tasmania (Australia) è ristabilito. I telegrammi per le isole di Tasmania e Nuova Zelanda sono nuovamente istradati per telegrafo fino a destinazione.

— La Direzione generale dei telegrafi fa noto che l'Amministrazione ottomana ha annunziato, dal 24 giugno e fino a nuovo avviso essere sospesa la corrispondenza telegrafica con Tultscha e Sulina (Turchia d'Europa).

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il movimento dei valori ferroviarii è stato di poca importanza nella scorsa settimana; però le Azioni della Società delle Meridionali si tennero sempre in buona vista, e vennero negoziate da principio a 344, poi a 332 ex-coupon, e infine a 336. Ricercate le Obbligazioni relative a 231 circa; i Boni stazionarii a 559 ex-coupon.

Migliorati i corsi delle Sarde: quelle della serie A trovarono denaro a 227 e 228; le altre, della serie B, a 225 e 226 ex-coupon — Le Pontebbane a 362 e 363 ex-coupon.

A Parigi, le Lombarde fiacche tra il 146 al 142, e ritornarono a 146; le Obbligazioni relative s'aggirarono sul 226 al 225. — Le Vittorio Emanuele sul 222 al 225.

Le Azioni delle Ferrovie Romane si tennero a 70 e 69; le Obbligazioni a 236 e 237.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La Direzione generale del Debito pubblico notifica che il 2 corrente, essendosi eseguita colle prescritte formalità la sedicesima estrazione di una delle 25 serie del Prestito già Lombardo-Veneto, di creazione 14 maggio e 29 ottobre 1859 (legge 3 settembre 1868, n. 4580), è sortita la serie 1ª.

I titoli riferibili alla suddetta serie 1ª cessano di fruttare colla fine di dicembre 1877, ed il rimborso del capitale corrispondente avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1878, mediante deposito dei titoli stessi, corredati delle cedole dei semestri posteriori a quello scaduto col 31 dicembre suddetto.

Ferrovia Padova-Treviso-Vicenza — Il Comitato permanente del Consorzio ferroviario annuncia che nella estrazione eseguita il 1° corrente del prestito del detto Consorzio è sortita la serie n. 31 (trentuna), che sarà rimborsata al 2 gennaio 1878, a termini del programma.

Prestito della Città di Milano 1861 — 62ª Estrazione del 2 luglio 1877.

Serie estratte:

18 37 73 88 93 131 189 288 549 560 674
866 953 1168 1283 1384 1422 1444 1501 1606 1655 1850
1909 1994 2163 2201 2334 2442 2451 2492 2592 2612 2728
2976 3002 3006 3020 3022 3127 3151 3225 3234 3242 3244
3553 3574 3682 3745 3756 3890 3918 4017 4109 4191 4200
4284 4325 4529 4532 4663 4903 5039 5188 5430 5622 5882
5965 6056 6304 6327 6463 6579 6611 6665 6714 6911 7009
7023 7064 7071 7221 7444 7473 7506 7571 7643 7651 7687
7751 7887 7893 7937 7983 7985.

Obbligazioni premiate.

Premii di L. 1000.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
18	35	549	22	1909	42	2163	21	2976	38	3022	11
3127	1	3890	8	3918	17	4109	42	5188	14	5188	21
6579	15	7064	19	7221	7	7221	38	7751	46	7893	28
7937	36	7985	8.								

Premii da L. 500. Serie 1655 N. 32 Serie 3020 N. 17.

Pr. da 300. Serie 3244 N. 45 Serie 4325 N. 33 Serie 7751 N. 24.

Premii da L. 200.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
1994	38	2442	39	3745	35	4109	47	7687	34	7893	8

Premii da L. 150.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
189	15	3022	50	4200	11	6327	2	7023	29	7643	4
7651	16.										

Premii da L. 100.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
37	47	549	14	674	30	1384	26	2334	36	2451	18
3002	25	3225	43	3284	10	4532	44	5622	35	7444	40
7893	24.										

Premii da L. 60.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
37	20	88	28	131	25	288	19	288	32	288	46
288	50	560	19	674	36	866	20	953	32	1606	8
1606	47	1909	33	1994	44	1201	41	2201	46	2242	41
2592	10	2728	29	2728	49	3020	26	3225	27	3244	40
3574	33	3682	37	3890	3	2918	43	4017	3	4017	49
4284	40	4325	28	4532	49	4663	10	4903	15	5188	8
5882	34	6463	26	6579	23	5911	20	7023	6	7064	12
7071	15	7071	42	7444	46	7651	6	7687	6	7887	45
7983	7.										

Tutte le altre Obbligazioni, contenute nelle 94 serie come sopra estratte, sono rimborsabili con L. 46.

Il rimborso avrà luogo, a datare dal 1° gennaio 1878: a Milano, presso la Cassa comunale; a Bruxelles, presso J. Errera-Oppenheim; a Francoforte sul Meno, presso A. Reinach; a Parigi, presso Kohn Reinach e C.

La prossima estrazione avrà luogo il 2 gennaio 1878.

CONVOCAZIONI

Società anonima delle miniere di ferro di Stazzena — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale ordinaria pel 10 agosto p.v. in Siena (albergo dei Tre Merli), per udire le comunicazioni del Consiglio e deliberare circa le finanze sociali e sopra proposte di vendita o di affitto, e pel conferimento di cariche vacanti.

Avvisi d'Asta

Il 18 corrente, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione della strada nazionale da Nuoro a Monti per Bitti, compresa fra la diramazione presso Nuoro e lo sbocco presso Monti, della lunghezza di m. 98,353.50, per la presunta annua somma di L. 29,390. Manutenzione dalla consegna a tutto marzo 1880. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 1000 di rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di consolidamento e riparazione della strada nazionale da Contursi alla Gavetta del Gange, sul dato di L. 70,171.75, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione definitiva dell'argine sinistro del Po alla Golena Cibo Superiore, in Comune di Castelnevo Bariano, per il presunto importo di L. 71,612. Deposito interinale L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione del tratto di strada nazionale da Castelsardo ad Ozieri, compreso fra Martis ed Ozieri per Chiaramonti, della lunghezza di m. 35,260, per la presunta annua somma di L. 15,343.28. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1880. Deposito interinale L. 800; cauzione definitiva L. 490 di rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Prefettura di Palermo si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei magazzini di sciorino e di locali d'ufficio alla Capitaneria del porto e nella contrada dell'Orenella, per il presunto importo di L. 109,547. Deposito d'asta L. 6000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Il 23 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada nazionale Silana, compreso fra il ponte sul Neto e la Sella del Soccorso, della lunghezza di m. 19,220.04, per il presunto importo di lire 387,023.59. Lavori da eseguire entro 3 anni, Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva L. 50,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di scuole comunali nel borgo S. Secondo, per il presunto importo di L. 130,000. Lavori da eseguire in parte entro l'anno 1877, ed in parte nella primavera 1878. Deposito L. 13,000 in denaro o fondi pubblici.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio medesimo, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un fabbricato ad uso di scuole comunali nella regione S. Vito, in diminuzione dell'importo di L. 13,911.56, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torre Annunziata, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per l'esecuzione dei lavori di compimento della Parrocchia comunale dello Spirito Santo, in diminuzione della somma di L. 108,000, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso la Prefettura di Verona, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco del fiume Tartaro, tra il sostegno Basadonne ed il Bastion San Michele, per il presunto importo di L. 66,267.56. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale in ragione del 5 0/0 sull'importo dei lavori; cauzione definitiva in ragione del 10 0/0 sulla somma di delibera in valuta legale o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Monteu-Roero (provincia di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria Canale-Monteu-Roero-Sommariva Bosco, della lungh. di m. 18,347.67, per il presunto importo di L. 84,000. Deposito L. 8400. Condizioni e Capitolati visibili alle Segreterie comunali di Monteu-Roero e Canale.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 27ª Settimana.

PRODOTTI *dal 2 all'8 luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3440	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	770,820.15	725,098.80	45,721.35	»
Merci a grande velocità . .	214,752.80	201,521.35	13,231.45	»
Merci a piccola velocità . .	758,494.85	818,592.90	»	60,098.05
Totale dei prodotti ferroviari	1,744,067.80	1,745,213.05	»	1,145.25
Navigazione sui laghi . . .	18,683.37	16,533.75	2,149.62	»
Totale della settimana. .	1,762,751.17	1,761,746.80	1,004.37	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio all'8 luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	18,692,675.60	18,172,087.85	520,587.75	»
Merci a grande velocità . .	5,279,900.65	5,024,335.05	255,565.60	»
Merci a piccola velocità . .	21,692,360.44	20,758,059.45	934,300.99	»
Totale dei prodotti ferroviari	45,664,936.69	43,954,482.35	1,710,454.34	»
Navigazione sui laghi . . .	421,206.86	344,612.10	76,594.76	»
Totali	46,086,143.55	44,299,094.45	1,787,049.10	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 27ª settimana	505.67	521.89	— 16.22	— 3.11
Prodotti totali	13274.69	13144.28	+ 130.41	+ 0.99

Strade Ferrate Meridionali

24ª Settimana. — *Dall'*11 *al* 17 *giugno* 1877

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	430,235.61	297.53
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	379,455.28	262.42
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 50,780.33	+ 35.11
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	10,230,336.35	7,074.92
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	8,721,349.45	6,031.36
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,508,986.90	+1043 56

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,094.—	139,142.04	127.19
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	101,016.43	100.92
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 93.—	+ 38,125.61	+ 26.27
Introiti dal 1° gennaio 1877,	1,079.51	3,176,213.01	2,942.27
Introiti corrisp. nel 1876 .	974.62	2,673,435.31	2,743.05
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+104 89	+ 502,777.70	+ 199.22

Strade Ferrate Romane

17ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *aprile* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	564,828.60	17,881.87
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	530,556.95	16,796.78 (a)
Differenza (in più . . .	—	34,271.65	1,085.09
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 aprile 1877 .	1,647	8,598,702.07	16,013.44
Periodo corr. 1876	1,647	8,174,658.27	15,138.25
Aumento	—	424,043.80	875,19
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,723	10,937.20
Bagagli	216	161.50
Merci a grande velocità	758	689.42
Merci a piccola velocità	823	6,656.40
Introiti diversi	»	684.83
Totale L.	»	19,128.55

ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 18 Luglio 1877 N.° 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

IL BILANCIO DEFINITIVO
della spesa dei lavori pubblici pel 1877

Nell'annunciare l'approvazione parlamentare del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1877, abbiamo promesso di dare opportuni ragguagli in proposito. Sciogliamo la promessa, riassumendo i dati principali del detto bilancio, sanzionato e promulgato col R. Decreto del 22 giugno p. p.; e valendoci pure delle osservazioni contenute nella Relazione presentata alla Camera dei deputati dalla Sotto-Commissione, composta degli on. Farini *presidente*, Mussi *segretario*, Alvisi, Lovito, Nobili, Torrigiani, Sella, La Porta *relatore*.

Il bilancio definitivo di previsione per la spesa del Ministero dei lavori pubblici nell'anno 1877 dà in riassunto i risultati seguenti:

Competenza propria dell'anno 1877 .	L.	133,966,516.76
Residui del 1876 e retro	»	54,420,237.01
Totale	L.	188,386,753.77
Dedotte le somme che si trasportano al bilancio di 1ª previsione pel 1878, tanto sulla competenza che sui residui, in .	»	10,542,500. »
La previsione definitiva risulta di .	L.	177,844,253.77

La competenza propria dell'anno 1877 va poi distinta come segue:

Spesa ordinaria	L.	50,061,417.94
Spesa straordinaria	»	83,905,098.82
tornano le	L.	133,966,516.76

Allo stato di 1ª previsione, la competenza del 1877 era stata approvata:

per la spesa ordinaria in	L.	49,797,137.34
per la spesa straordinaria in	»	40,966,774.76
in totale per	»	90,763,912 10
e quindi con una differenza in meno di	L.	43,202,604.66

Questa differenza, che è un aumento per il bilancio definitivo, ricade:

sulla parte ordinaria del bilancio per .	L.	271,280.60
e sulla parte straordinaria per	»	42,931,324.06
Totale	L.	43,202,604.66

Le somme trasportate dal bilancio definitivo pel 1876 allo stato di prima previsione 1877, ammontavano:

Per la parte ordinaria a	L. 5,779,679. »		
per la parte straordinaria a	» 7,618,500. »		
e così in uno a		L.	13,398,179. »
Aggiungendo a questa somma i residui dei fondi iscritti nel bilancio definitivo pel 1876, i quali per la parte ordinaria risultarono di	L. 7,038,966.90		
e per la parte straordinaria	» 33,390,721.11		
ed in totale		L.	40,429,688.01
si ha una massa di residui di . . .		L.	53,827,867.01
E tenuta ragione delle variazioni in aumento che si avverarono sui residui, le quali formano in complesso la somma di .		»	592,370. »
il totale dei residui viene stabilito nella somma di		L.	54,420,237.01

Ma, se da una parte il bilancio per l'esercizio corrente viene ad essere ingrossato da una massa non indifferente di residui, proveniente dagli esercizii 1876 ed anni anteriori, esso dall'altra si sgrava di quelle somme che, presumendosi non potersi spendere nell'anno corrente, si trasportano allo stato di prima previsione pel 1878.

Passano infatti al venturo esercizio:

Sulla competenza.

Spesa ordinaria	L. 6,217,200	
Spesa strordinaria	» 2,666,300	
		L. 8,883,500

Sui residui.

Spesa ordinaria	L. 694,000	
Spesa straordinaria	» 965,000	
		L. 1,659,000
	In totale	L. 10,542,500

Dalla previsione totale, cioè dall'insieme della competenza e dei residui, deducendo l'ammontare delle somme che si trasportano allo stato di prima previsione pel 1878, si ha la previsione definitiva sovraindicata in L. 177,844,253.77.

Confrontando i risultati dello stato di prima previsione con quelli del bilancio definitivo di previsione, sembra a prima giunta significante l'aumento sulla competenza dell'anno nella complessiva somma di L. 43,202,604.66.

Ma, ben considerato, un tale aumento è più apparente che reale; imperocchè colla legge 30 dicembre 1876, num. 3587 (quella stessa legge che approvò lo stato di prima previsione dell'entrata per l'anno in corso) fu provveduto, tanto alle spese derivanti dal passaggio allo Stato delle ferrovie dell'Alta Italia, quanto a quelle che si riconobbero necessarie per la continuazione dei lavori di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule. Siffatte spese però furono autorizzate all'approvazione del bilancio di prima previsione, ma non iscritte nel bilancio medesimo; sicchè ora vanno considerate, non come una variazione in aumento, ma bensì come un materiale stanziamento di spese approvate collo stato di prima previsione.

Ciò premesso, e dedotte dalle . . .	L. 43,209,204.66
le spese inscritte ai capitoli 150, 152 e 153 in	» 42,800,000. »
l'effettiva variazione in aumento portata alla competenza del bilancio definitivo risulterà di . . . . L.	409,204.66
alla qual somma aggiungendo le variazioni ai residui in . . . . »	592,370. »
Si avrà sulla prima previsione un aumento totale di . . . . L.	1,001,574.66

Tenute conto dell'entità degli stanziamenti annualmente attribuiti al Ministero dei lavori pubblici, sembra che un tale aumento, ripartito sui varii capitoli, non meriti nel suo insieme uno speciale esame. Vedremo quindi le cause che lo producono nel passare in rassegna i diversi capitoli variati.

— Incominciando dal capitolo 18 (*escavazione ordinaria dei porti*), fu proposto un aumento di L. 150,000 sulla competenza, per la riconosciuta insufficienza del fondo di lire 1,250,000, assegnato nello stato di prima previsione del corrente esercizio, attesi i maggiori interrimenti manifestati in diversi porti delle provincie meridionali e siciliane, e per eseguire anche, quantunque scarsamente, le più urgenti riparazioni a taluni galleggianti dell'Amministrazione.

A questo proposito, riconoscendosi il bisogno di provvedere in modo stabile e normale al servizio della escavazione dei porti ed ai relativi stanziamenti nel bilancio, la Commissione confida nella promessa fattale dal Governo di voler compilare e presentare al più presto possibile:

1° Un piano quotato dei porti di 1ª, 2ª e 3ª classe, in base al quale possano emanarsi i provvedimenti utili ed efficaci per la sistemazione dei porti, dando loro la profondità corrispondente alla portata dei bastimenti che vi approdano;

2° Un progetto di massima per sistemare con iscavi straordinarii i fondali dei porti, presi gli opportuni concerti colle Capitanerie marittime per definire le zone, in cui avranno a farsi i lavori per lo sviluppo del commercio marittimo;

3° Un progetto di manutenzione annua dei fondali ottenuti col primo progetto di massima;

4° Uno stato del numero e qualità dei galleggianti che servire devono di dotazione di questi porti, indicando quelli che presentemente vi si trovano, quale sia la loro condizione, quali si possano riparare, quali convenga alienare, e quelli infine che si debbono acquistare; e ciò allo scopo di diminuire quanto più è possibile la rilevante spesa dei trasporti del materiale, che gravita su questo fondo, e che concorre a renderlo così sproporzionato alle esigenze dell'escavazione dei porti.

A proposito dei capitoli 21 e 22 (*manutenzione, illuminazione, e personale di servizio dei fari*), la Commissione trova necessario di chiamare su tale servizio l'attenzione del Governo e del Parlamento.

Quanto ai modi da adottarsi definitivamente per la illuminazione, cioè se questa debba continuarsi coll'olio di oliva o coll'olio minerale per aumentare la intensità della luce, nulla si ha da osservare, dipendendo la scelta del combustibile dagli studii ed esperienze in corso presso il Ministero dei lavori pubblici.

Ma altrettanto non si può dire relativamente al personale di servizio, ed al modo onde il medesimo è retribuito; e notando la grande disparità di trattamento, la Commissione soggiunge che questa non può non influire sull'andamento di quell'importante servizio; e d'altra parte, non si vede come si possa regolare il servizio stesso senza unificarlo, e senza determinare le attribuzioni di coloro a cui resta affidato e di coloro che lo debbono localmente sorvegliare.

Crede pertanto la Commissione di dover invitare il Governo a provvedere all'unificazione e all'ordinamento di questo servizio, proponendo il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Ministero vorrà unificare e regolare il servizio dei fari ».

E quest'ordine del giorno venne approvato.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

***RELAZIONE** del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 14 *giugno* 1877.

(Continuazione — V. N. 27)

III. — **Esercizio** (*Rete Meridionale*).

Facendo deduzione dell'imposta sui trasporti, i prodotti dell'esercizio dell'anno 1876 per una lunghezza media di . . . . Chil. 1446.00 salirono a . . L. 22,114,440.11 e per chil. a L. 15,293.53

Nel 1875, per una lunghezza media di chil. 1429.63, erano stati di . . . » 20,928,064.19 e per chil. di » 14,638.79

Onde l'aumento a favore del 1876 di » 1,186,375.92, che è quanto dire del 5.67 p. 0[0 sul prodotto complessivo, e di . . . . L. 654.74 sul prodotto chilometrico, ossia del 4.47 p. 0[0.

Le sovvenzioni dello Stato salirono:

Nel 1876 a	L. 23,963,465.77
Nel 1875 a	» 24,597,081.93
onde la diminuzione nel 1876 a vantaggio dello Stato di . . . . L.	633,616.16

Raccogliendo in una sola somma prodotti e sovvenzioni, l'entrata complessiva è stata:

Nel 1876 di	L. 46,077,905.88
Nel 1875 di	» 45,525,146.12
per qui, in definitivo, un aumento d'entrata a favore del 1876 di . . . . . L.	552,759.76

da attribuirsi all'aumento che hanno avuto i trasporti a piccola velocità, e per poca parte alla cresciuta lunghezza delle linee esercitate.

Ripartendo i prodotti dell'esercizio, secondo che si riferiscono o a trasporti di viaggiatori, o a trasporti di merci a grande o a piccola velocità, o ad altri titoli, e ponendoli in confronte con quelli dell'anno precedente, si ottengono i risultamenti consegnati nel quadro che segue:

DISTINZIONE DEI PRODOTTI	1876	1875	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori e militari (1)	9,959,856.10	10,430,883.26	»	471,077.16
Trasporti a grande veloc.	2,621,148.24	2,680,883.89	»	59,735.65
Id. a piccola veloc.	9,411,393.48	7,703,792.12	1,707,601.36	»
Prodotti diversi	122,042.29	112,505.12	9,537.17	»
			1,717,138.53	530,762.81
(1) Compresi gl'introiti della Valigia Anglo-Indiana.	Aumento per il 1876 di . . . L.		1,186,375.72	

Dal quale si ricava che nel 1876 si è avuto, per rispetto al 1875, la diminuzione del 4.51 0[0 sul trasporto dei viaggiatori; la diminuzione del 2.22 0[0 sui trasporti a grande velocità; l'aumento invece del 22.16 0[0 sui trasporti a piccola velocità.

Dallo specchio seguente, dove i prodotti sono ripartiti per linea e ragguagliati a chilometro per le due annate, apparisce a quali linee più specialmente sono da attribuire gli aumenti e le diminuzioni:

INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aumento	Diminuzione
	1876	1875	1876	1875	nel 1876 a fronte del 1875	
Bologna-Ancona	204. »	204. »	26,245.91	22,747.07	3,498.14	»
Ancona-Foggia	322. »	322. »	16,145.47	13,483.55	2,661.92	»
Foggia-Otranto	321. »	321. »	10,271.32	11,090.85	»	819.53
Foggia-Napoli	198. »	198. »	21,408.06	22,307.60	»	909.54
Napoli-Eboli-Castellam.	87. »	87. »	27,418.37	28,218.96	»	800.59
Bari-Taranto	115. »	115. »	5,776.25	5,240.54	535.71	»
Pescara-Aquila	127. »	110.63	4,249.87	4,345. »	»	95.13
Castel Bologn.-Ravenna	42. »	42. »	8,295.68	8,251.45	44.23	»
Foggia-Candela	39. »	39. »	2,252.97	2,103.87	149.10	»

Gli aumenti, che hanno principalmente influito sui risultamenti dell'esercizio 1876, sono quelli dati dalla grande linea, che serve allo scarico dei cereali e dei vini dalla bassa all'alta Italia, cioè la linea Foggia-Ancona-Bologna; e questi aumenti sono interamente dovuti ai trasporti di tali prodotti, avendo subìto diminuzione i trasporti a grande velocità e, sopra tutti, quelli dei viaggiatori. Poi viene la linea Bari-Taranto, dove l'aumento è dovuto invece ai trasporti a grande velocità, avendo subìto diminuzione quelli a piccola velocità; succedono, in misura però assai poco influente, la diramazione Foggia-Candela e quella da Castel Bolognese a Ravenna.

Presentano invece non piccola diminuzione di prodotto le linee Foggia-Otranto, Foggia-Napoli, Napoli-Eboli Castellammare. La diminuzione per le linee Foggia-Otranto e Napoli-Eboli-Castellammare è dovuta a tutte le categorie di trasporti, non meritando che si tenga conto per questa ultima di qualche centinaio di lire avute in più nei trasporti delle mercanzie a grande velocità; per la linea Napoli-Foggia è da attribuirsi a tutte le specie di trasporti, eccettuati quelli a piccola velocità, che presentano invece un qualche aumento.

La piccola diminuzione che si riscontra sulla linea Pescara-Aquila, è più che ad altro da attribuirsi alla cresciuta lunghezza della linea; perchè, se i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli vi hanno dato un prodotto minore, questo è stato largamente compensato dal maggior prodotto delle merci a grande ed a piccola velocità.

Il numero dei viaggiatori fu nel 1876 di . 3,925,086
era stato nel 1875 di 4,124,321

onde la diminuzione nel 1876 di 199,235
cioè del 4.83 per cento.

Il prodotto dei viaggiatori (escluso il provento della valigia Anglo-Indiana), è salito nel 1876 a
L. 9,564,375.25 . . . . . e per viaggiatore a L. 2.44
era stato nel 1875 di
» 10,040,255.10 . . . . . e per viaggiatore di » 2.43

L. 475,879.85 si ebbe per conseguenza . . L. 0.01

una diminuzione di
L. 475,879.85 sul prodotto complessivo, equivalente a 4.74 0[0; un aumento di . . . L. 0.01
sul prodotto medio per viaggiatore, equivalente al 0.41 per cento.

Sommando insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, si ha per il 1876 un totale di
Chil. 226,972,309 ed in media per ciascun viaggiatore la lunghezza di . . . . . . chil. 57.83
mentre nel 1875 la lunghezza totale dei viaggi era stata di
Chil. 254,112,530 e la lunghezza media di ciascun viaggio di . . . . chil. 61.61
Ne resulta conseguentemente pel 1876 la diminuzione di
Chil. 27,140,221 nella lunghezza complessiva dei viaggi, e di . . . . . . chil. 3.78
nella lunghezza di ogni viaggio, che è quanto dire la diminuzione del 10.68 0[0 sul complesso dei viaggi, del 6.13 p. 0[0 su ciascun viaggio.

Se si guarda poi alla misura con cui i viaggiatori si sono ripartiti nelle varie classi, e si mettono a confronto i risultamenti dei due anni, si ha:

	Viaggiatori a prezzo intero				Viaggiatori a prezzo ridotto			Militari ed altri viaggianti per conto dello Stato
	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	4ª Classe	1ª Classe	2ª Classe	3ª Classe	
Numero dei viaggiatori 1876	85,549	490,982	2,011,189	311,690	37,672	213,890	434,169	337,544
Numero dei viaggiatori 1875	86,999	500,408	2,119,896	330,749	37,190	211,279	446,929	388,509
Aumento . . .	»	»	»	»	482	2,611	»	»
Diminuzione . . .	1,450	9,426	108,707	19,059	»	»	12,760	50,965
Prodotto viaggiatori 1876	1,049,598.66	2,281,855.33	3,508,373.13	196,372.11	248,125.02	791,000.16	663,144.28	831,086.89
Prodotto viaggiatori 1875	1,113,614.49	2,250,807.06	3,743,690.44	198,874.50	215,959.03	723,299.23	649,770.47	1,143,326.00
Aumento . . .	»	31,048.27	»	»	32,165.99	67,700.93	13,373.81	»
Diminuzione . . .	64,015.83	»	235,317.31	8,502.39	»	»	»	312,239.11
Prodotto medio per ogni viaggiatore 1876	12.27	4.65	1.74	0.61	6.59	3.70	1.53	2.46
Prodotto medio per ogni viaggiatore 1875	12.80	4.50	1.77	0.60	5.81	3.38	1.45	2.94
Aumento . . .	»	0.15	»	0.01	0.78	0.32	0.08	»
Diminuzione . . .	0.53	»	0.03	»	»	»	»	0.48

Dal quale prospetto apparisce che è rimasta, si può dire, inalterata la proporzione del numero dei viaggiatori nelle varie classi; che hanno subìto diminuzione tutte le classi dei viaggiatori a prezzo intero; che vi è stato qualche aumento nel numero dei viaggiatori delle due prime classi a prezzo ridotto; che, non ostante il diminuito numero, hanno dato aumento di prodotto i viaggiatori della 2ª classe a prezzo intero, e quelli della 3ª classe a prezzo ridotto; che continua la diminuzione nei viaggiatori di 4ª classe, già avvertita da quando si è cominciato a risentire l'effetto dell'applicazione delle più alte tariffe.

Passando a considerare i trasporti dei bagagli e delle mercanzie a grande velocità, noi troviamo che il prodotto è stato nel 1876 di . . . . L. 2,621,148.24
mentre nel 1875 fu di . . . . » 2,680,883.89

quindi la diminuzione di . . . . . . L. 59,735.65

ossia del 2.22 per cento.

Nel quadro seguente il prodotto ottenuto è ripartito nelle varie specie di trasporti:

NATURA dei TRASPORTI	MOVIMENTO		PRODOTTO		Aumento	Diminuzione
	Unità	Quantità	1876	1875	sui prodotti del 1875	
Bagagli......	Quint.	65,529	271,551.74	282,281.80	»	10,730.06
Cani..........	Num.	6,761	11,375.08	11,513.75	»	138.67
Mercanzie e derr. alim.	Quint.	526,923	1,703,474.51	1,605,903.75	97,570.76	»
Bozzoli.......	»	4,425	16,554.82	26,371.06	»	9,816.24
Numerario..	Lire	113,656,458	105,784.54	91,911.28	13,873.26	»
Veicoli e feretri.........	Num.	120	8,512 50	10,075.07	»	1,562 57
Bestiame....	Capi	214,375	389,172.72	449,192.85	»	60,020.13
Trasporti. p. conto Stato	Quint.	33,996	114,722.33	203,634.27	»	88,911.94

Dal quale si desume che tutte le categorie di trasporti sono state nel 1876 in diminuzione, ad eccezione delle mercanzie e derrate alimentari, e del numerario; il bestiame ed i trasporti per conto dello Stato hanno continuato in quel maggior decremento, per rispetto alle altre categorie, che già abbiamo avvertito l'anno passato.

I trasporti delle mercanzie a piccola velocità sommarono nel 1876 a . . . . quintali 9,364,347
erano stati nel 1875 di . . . . » 8,247,620

onde un aumento a favore del 1876 di quintali 1,116,727

ossia del 13.54 per cento.

I prodotti ottenuti furono:
nel 1876 di . . . L. 9,153,450.69 e per quintale di L. 0.978
nel 1875 di . . . » 7,496,730.15 e per quintale di L. 0.989

quindi aumento di L. 1,656,720.54 ossia del 22.08 0/0

sul prodotto totale: diminuzione di . . . . L. 0.011

ossia dell'1.11 per cento sul prodotto medio per quintale.

Quanto alle distanze percorse, si trova che nel 1876 si ottennero . . . . . tonnellate-chilometri 167,303,152
si ebbero invece nel 1875 » 131,001,104

donde un aumento nel 1876 di tonn.-chilom. 36,302,048

è a dire del 27.70 per cento.

Pertanto nell'anno passato, non solamente è cresciuta la quantità delle mercanzie trasportate, ma è cresciuta anche la distanza media del trasporto; e, se è d'alquanto diminuito il prodotto medio, questo è indizio che l'aumento dei trasporti è caduto sulle mercanzie che godono di più basse tariffe.

Ciò apparisce anche meglio dal prospetto che segue, dove è indicata la distribuzione delle mercanzie nelle varie specie, ed è fatto confronto coi trasporti eseguiti nel 1875:

DENOMINAZIONE DELLE MERCANZIE	Quintali trasportati nel 1876	Aumento	Diminuzione
		sui trasporti eseguiti nel 1875 Quintali	
Bevande e spiriti	605,975	214,698	»
Bitume e pece	20,196	9,534	»
Cereali	3,617,530	610,148	»
Colori e materiali coloranti	41,482	»	245
Combustibili { Carboni fossili	327,437	93,875	»
Combustibili { Legna da ard., carboni veget.	318,566	»	49,783
Concimi	26,193	»	12,611
Derrate { Alimentari	450,018	85,796	»
Derrate { Coloniali	53,863	»	8,144
Filati e tessuti	132,702	»	513
Materiale da costruzione { Legnami	615,602	126,657	»
Materiale da costruzione { Tufi, lava greggia, pietre, ecc	918,390	123,451	»
Materie tessili greggie	178,828	»	6,018
Metalli { greggi	86,594	»	4,162
Metalli { lavorati	72,337	»	10,504
Minerali e prodotti minerali	325,010	»	10,257
Prodotti animali	41,795	»	3,910
Prodotti chimico-industriali	64,361	10,417	»
Prodotti e materie grasse	281,805	»	19,465
Prodotti vegetali	98,418	»	27,613
Stampati e carta	31,313	2,224	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	43,828	»	2,151
Stracci ed avanzi	233,486	»	37,284
Trasporti per conto dello Stato	507,216	»	8,015
Merci diverse	271,372	35,602	»
Totali .	9,364,347	1,317,402	200,675
A dedurre .		200,675	
Aumento nel 1876 quintali corrispondenti al 13.54 per cento.		1,116,727	

Dal quale prospetto si rileva che gli aumenti, come già fu accennato, sono principalmente dovuti ai cereali ed ai vini, che, nello squilibrio di tali derrate verificatosi tra la bassa e l'alta Italia, hanno dato vita ad uno straordinario movimento, salendo il trasporto dei cereali a ben 361,753 tonnellate, quello delle bevande a tonn. 60,597.

Ai cereali succedono in importanza i materiali da costruzione, con un movimento di tonn. 153,399; i combustibili per tonn. 64,601; i trasporti a conto dello Stato per tonn. 50,722; le derrate alimentari per tonn. 50,388.

Tolti i cereali, le bevande, i materiali da costruzione, i carboni fossili e le derrate alimentari, che presentano aumento rispetto al 1875, di poco conto sono gli altri aumenti avuti, ed anzi il maggior numero delle categorie di trasporti presentano diminuzione a petto del 1875; la maggiore di esse è data dai carboni vegetali e dalla legna da ardere per tonn. 4978, dagli stracci ed avanzi per tonn. 3728.

Le maggiori spedizioni di *cereali* si ebbero dalle Stazioni di: Foggia per tonn. 37,032; S. Severo, 17,096; Cerignola, 16,474; Termoli, 13,066; — le Stazioni di Benevento, Torre Annunziata, Ravenna, Barletta, Vasto, Porto Civitanova, Imola e Candela hanno fatto spedizioni che variano da tonn. 11,600 a tonn. 8500.

I maggiori arrivi si ebbero nelle Stazioni di Bologna (transito A. I.) per tonn. 72,511; Castellammare, 25,648; Napoli, 24,249; Torre Annunziata, 19,778; Bologna (città), 17,307; Barletta, 12,854; Caserta (transito R.), 10,973; Bari, 9292; Salerno, 9086; Portici, 8750.

Nei trasporti dei *materiali da costruzione* primeggiarono:

In partenza: le Stazioni di Maddaloni per tonn. 10,368; Falconara (transito R.), 8047; Napoli, 7279; Imola, 6254; Ravenna, 5346; Bisceglie, 5028; Eboli, 4563; Bologna (transito A. I.), 4131.

In arrivo: le Stazioni di Bologna (transito A. I) per tonn. 12,244; Napoli, 11,624; Castellammare, 9515; Foggia, 7153; Bari, 7016; Ascoli-Satriano, 6058; Taranto, 5079.

Nei trasporti di *combustibili* andarono innanzi alle altre:

In partenza: le Stazioni di Napoli per tonn. 17,847; Eboli, 4886; Ancona, 43,595.

In arrivo: Napoli (città) per tonn. 14,146; Napoli (transito R.), 14,131; Foggia, 6215; Cesena, 4617.

Nelle spedizioni delle *bevande* prevalse su tutte la Stazione di Barletta, con tonn. 21,706; — le tennero dietro, ma a grande distanza, Trani con tonn. 3858; Benevento, 3408; Lugo, 2580.

Negli arrivi: Bologna (transito A. I) con tonn. 34,224; Napoli, 4035; Bologna (città), 2857.

Nei trasporti *per conto dello Stato*, hanno dato maggior

movimento, in partenza: le Saline di Barletta per tonn. 19,121; Ravenna, 5764; Napoli, 3830.

In arrivo: Bari per tonn. 4477; Bologna (transito A. I.), 4107; Pescara, 4049; Napoli, 3850.

Di *derrate alimentari* spedirono maggior quantità le Stazioni di Torre Annunziata per tonn. 4396; Torre dei Passeri, 2317; Ancona, 2225; Bari, 2205; — ricevettero le Stazioni di Bologna (trans. A. I.) tonn. 11,298; Bologna (città), 4461; Napoli, 3195; Caserta (transito R.), 2551.

Nè stimiamo superfluo segnalarvi ancora quelle Stazioni, che nelle altre specie di mercanzie di secondaria importanza per le nostre linee, hanno procurato un movimento più rimarchevole.

Così nei *minerali* primeggiarono in partenza: Cesena con tonn. 18,756; Rimini, 3761.

In arrivo: Bologna (transito A. I.) con tonn. 15,866; Rimini, 2593.

Nelle *materie grasse*, in partenza: Bari con tonn. 6052; Lecce, 3888.

In arrivo: Bologna (transito A. I) con tonn. 6316; Bari, 4247; Napoli, 3391.

Negli *stracci*, Bari con tonn. 2693 in partenza, e 4507 in arrivo.

Nelle *materie tessili*, in partenza: Napoli con tonn. 3581; Foggia, 2136; Cesena, 2028.

In arrivo: Salerno con tonn. 4432; Bologna, 1959.

Finalmente si distinsero nei *metalli*, Bologna (transito A. I) con tonn. 4066; Ancona, 2755; Napoli, 2646.

Tessuti e filati, in partenza: Salerno con tonn. 2839; Napoli, in arrivo 3404.

Prodotti vegetali, in partenza: Ravenna con tonn. 1818; in arrivo, Bologna (città e transiti), 4836.

Dopo questa compendiosa rassegna dei principali cespiti di movimento sulle linee sociali, e delle Stazioni nelle quali esso ha avuto origine, o alle quali è stato diretto in più larga misura, giova esaminare la distanza media percorsa, ed il prodotto medio ottenuto per ciascuna unità.

Nel 1876 il viaggio medio di una tonnellata di merce a pagamento ordinario fu di . . . . Chil. 180
mentre era stato nel 1875 di . . . . » 159

si è dunque avuto per questo rispetto un aumento di ben . . . . Chil. 21

ossia del 13.20 per cento.

Nei trasporti per conto dello Stato, invece, il viaggio medio fu nel 1876 di. . . . . . . Chil. 146
nel 1875 di. . . . . . . » 157

e così si è avuto una diminuzione di . . . Chil. 11

ossia del 7.64 per cento.

Il prodotto medio della tonnellata-chilometro per i trasporti a pagamento ordinario fu nel 1876 di . L. 0.0528
nel 1875 di . » 0.0550

onde una diminuzione di . . . . L. 0.0022

ossia del 4 per cento.

Per i trasporti a conto dello Stato il prodotto medio della tonnellata-chilometro fu nel 1876 di L. 0.0603
nel 1875 di » 0.0544

onde un aumento di . . . . L. 0.0059

ossia del 10.84 per cento.

Siccome i trasporti per conto dello Stato stanno grandemente al dissotto di quelli a pagamento ordinario, così è manifesto che l'aumento nel prodotto medio della tonnellata-chilometro ottenuto, per i trasporti a conto dello Stato, non compensa la diminuzione avuta per ciascuna tonnellata di merce nei trasporti a pagamento ordinario.

(*Continua*).

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 giugno 1877.

Signori,

Abbiamo l'onore di presentare all'Assemblea generale della Società della Ferrovia del Gottardo il nostro *quinto Rapporto di gestione*, concernente l'esercizio 1876.

I. — *Basi dell'impresa.*

Faremo dapprima menzione della *Convenzione* che, in virtù del trattato del 23 dicembre 1873 tra la Svizzera e l'Italia sull'allacciamento della linea del Gottardo colla rete italiana dalla parte di Chiasso e di Pino, fu conchiusa l'11 giugno 1876 *tra la Società della Strada ferrata del Gottardo e la Società delle Strade ferrate dell'Alta Italia relativamente all'uso comune della Stazione internazionale di Chiasso*, e che venne sottoposta all'approvazione del Consiglio federale svizzero, nonchè a quella del Governo italiano.

Tale Convenzione contiene in riassunto le disposizioni seguenti.

La costruzione della Stazione internazionale di Chiasso, in tutta la sua estensione, incombe alla Società del Gottardo. Per conseguenza, essa è tenuta a provvedere alla esecuzione dei fabbricati e delle dipendenze, tanto provvisorie che definitive, in conformità ai piani approvati dai due Governi, sostenendone le spese necessarie. Nella determinazione del capitale di costruzione, si porterà in conto, oltre alle spese di esecuzione dei fabbricati e delle dipendenze, tanto provvisorie che definitive, anche gl'interessi del 6 0[0 all'anno per tutta la durata dei lavori.

La Stazione internazionale di Chiasso si estende dal confine svizzero italiano sino alla estremità della strada ruotabile nella direzione di Balerna.

Essa comprende, tanto nel suo stato provvisorio, che in quello definitivo, tre parti: la prima ad uso comune delle due Società; la seconda esclusivamente riservata ad uso della Società del Gottardo; la terza ad uso della Società dell'Alta Italia.

La Società del Gottardo ha in ogni tempo il diritto di eseguire anche altri fabbricati e dipendenze sull'area riservata a proprio uso esclusivo. Qualora si tratti di fabbricati e didendenze da eseguire sull'area designata ad uso comune delle due Società, esse dovranno mettersi d'accordo sulla opportunità di tali lavori. Qualora non potessero su ciò intendersi, spetta al Consiglio federale svizzero il decidere, dopo avere interpellato il Governo italiano. Nel caso che la Società dell'Alta Italia desiderasse che altri fabbricati e dipendenze venissero eseguiti sull'area assegnata a proprio uso esclusivo, essa ne informerà la Società del Gottardo. Opponendovisi quest'ultima, e le due Società non potendosi metter d'accordo, spetta al Consiglio federale svizzero il decidere, dopo avere inteso il Governo italiano.

La Società dell'Alta Italia pagherà a quella del Gottardo la metà degl'interessi, calcolati al 6 0[0 all'anno, pel capitale di costruzione destinato a quella parte della Stazione che serve ad uso comune delle due Società, e la totalità degl'interessi al 6 0[0 all'anno per il capitale di costruzione destinato alla parte della Stazione che serve ad uso esclusivo della Società dell'Alta Italia.

La Società del Gottardo provvederà alla manutenzione ed al rinnovamento degli sterramenti ed opere d'arte, delle rotaie, dei fabbricati e degli accessorii della strada della Stazione di

Chiasso, e ciò anche per la parte riservata ad uso esclusivo della Società dell'Alta Italia. Le spese di manutenzione e di rinnovamento della parte della Stazione designata ad uso comune delle due Società, saranno portate in conto dell'esercizio comune. La Società dell'Alta Italia dovrà rimborsare a quella del Gottardo le spese di manutenzione e di rinnovamento per la parte della Stazione riservata ad uso esclusivo della prima; e sì nell'uno che nell'altro caso, le dette spese comprenderanno pure i premii d'assicurazione dei fabbricati.

La Società del Gottardo provvederà inoltre alla fornitura, alla manutenzione, al rinnovamento, ed all'assicurazione contro gli incendii de' mobili, istrumenti ed approvvigionamenti di uso e servizio comune. Le spese a ciò relative saranno egualmente portate in conto dell'esercizio comune.

Ciascuna delle due Società, invece, provvederà da sè alla fornitura, alla manutenzione ed al rinnovamento dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti che concernono esclusivamente il proprio servizio; come pure alle spese di assicurazione contro gl'incendii dei mobili ed istrumenti medesimi.

Le locomotive, vagoni, carrozze e materie d'approvvigionamento, come eziandio le merci e i bagagli, saranno assicurati, a spese comuni delle due Società, contro gl'incendii e danni di altro genere che potessero subire nella Stazione internazionale di Chiasso. L'ammontare delle spese d'assicurazione sarà stabilito dietro accordo speciale. I premii annuali faranno parte delle spese comuni d'esercizio, e le indennità saranno ripartite fra le Società in proporzione dei danni constatati.

La Società del Gottardo provvederà a mezzo dei suoi agenti, in comune per le due Società, ai seguenti bisogni: alla polizia della Stazione e delle sue dipendenze; al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulitura e sorveglianza, alla guardia ed al servizio della parte della Stazione designata ad uso comune; al servizio dei viaggiatori ed alla spedizione dei bagagli; alla percezione delle tasse e dei diritti concernenti il servizio dei viaggiatori e bagagli, ed alla compilazione delle relative carte contabili; alla manutenzione necessaria per il carico e scarico delle merci; al ricevimento ed alla spedizione dei treni, come alla loro composizione e scomposizione; a tutte le loro manovre; al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulitura delle carrozze e dei vagoni, ed all'untura dei medesimi; alla fornitura d'acqua pei bisogni della Stazione e delle locomotive; al servizio dei segnali per l'arrivo e per la partenza dei treni; ed infine a tutte le manovre nella Stazione di Chiasso.

Ciascuna delle due Società provvederà separatamente, a mezzo de' suoi agenti, ai seguenti bisogni: al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulizia, alla sorveglianza, alla guardia ed al servizio delle parti della Stazione riservate ad uso speciale dell'una o dell'altra Società, e per la propria rete; alla spedizione delle merci a grande ed a piccola velocità, alle operazioni di Dogana per le merci, alla trasmissione contradditoria dei bagagli e delle merci, nonchè a quella delle carrozze e dei vagoni; al servizio completo della trazione, al servizio delle Stazioni d'approvvigionamento, ed al servizio telegrafico.

Le operazioni doganali per le merci ch'escono od entrano in Svizzera, si effettueranno dagli agenti della Società del Gottardo. Agli agenti della Società dell'Alta Italia spetta invece la cura delle operazioni doganali per le merci ch'escono od entrano in Italia. Ciascuna Società percepirà le tasse di commissione e di manutenzione, a cui daranno luogo le operazioni doganali. Queste tasse però non dovranno essere più elevate di quelle che vengono percepite dalla stessa Società in altre Stazioni internazionali.

La Società del Gottardo esercita la sorveglianza sul complesso dell'esercizio nella Stazione internazionale. Il potere disciplinare sul personale impiegato nel servizio esterno appartiene esclusivamente alla Società del Gottardo.

La Società dell'Alta Italia potrà avere residenti a Chiasso uno o più agenti, incaricati di rappresentare i suoi interessi, come pure il personale necessario per i bisogni del suo servizio speciale.

I funzionarii ed impiegati della Società dell'Alta Italia (compreso il personale delle macchine e dei treni), finchè rimangono alla Stazione di Chiasso, dipendono dal Capo e Sottocapo della stessa Stazione, per tutto ciò che concerne la polizia della Stazione ed il servizio esterno, e dovranno conformarsi alle istruzioni che ne riceveranno.

Qualora, per colpa di funzionarii od impiegati della Società del Gottardo, quella dell'Alta Italia avesse a risentire qualche danno nella Stazione Internazionale di Chiasso, essa avrà, verso il personale colpevole, gli stessi diritti che apparterrebbero alla Società del Gottardo, se i danni fossero a questa arrecati. La stessa cosa si deve dire per la Società del Gottardo, qualora essa dovesse sottostare a qualsiasi danno per colpa di funzionarii od impiegati della Società dell'Alta Italia. Non vi sarà quindi, in casi di questo genere, responsabilità reciproca, per parte delle due Società.

Le spese comuni della Stazione internazionale sono costituite: dagl'interessi al 6 0[0 all'anno dell'ammontare determinato ciascuna volta del capitale applicato alla parte della Stazione riservata ad uso comune; dalle spese di manutenzione, di rinnovamento e d'assicurazione per questa stessa parte della Stazione; dalle spese per fornitura, manutenzione, rinnovamento ed assicurazione dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati al servizio comune; dagli stipendii e salarii del personale di servizio comune; dalle spese di riscaldamento, illuminazione e pulitura della parte della Stazione destinata al servizio comune; dalle spese di carico e scarico delle merci; dalle spese per tutto il servizio delle manovre, e pei premii per l'assicurazione comune; da tutte le altre spese relative al servizio comune. In quanto alle spese per il servizio speciale di ciascuna Società esse, staranno a carico della Società a cui si riferiscono.

Il prodotto di affitti e locazioni eventuali di parti della Stazione comune, come pure gli altri prodotti indiretti di servizio comune, saranno diffalcati dalle spese comuni.

Il conto delle spese e dei prodotti comuni sarà stabilito alla fine di ogni mese dalla Società del Gottardo, e sottoposto all'approvazione della Società dell'Alta Italia. L'eccedente delle spese sui prodotti sarà per metà posto a carico delle due Società.

La Società dell'Alta Italia bonificherà inoltre a quella del Gottardo: gl'interessi al 6 0[0 all'anno del capitale applicato alla parte della Stazione che è riservata ad uso esclusivo della Società dell'Alta Italia; le spese di manutenzione e di rinnovamento della detta parte di Stazione.

La Società dell'Alta Italia dovrà pagare a quella del Gottardo, in ciascun mese che seguirà la consegua del conto, le somme ad essa dovute. Tali pagamenti si effettueranno in monete d'oro o d'argento.

Ad eccezione della clausola del trattato del 23 dicembre 1873, che forma la base della presente Convenzione, ed in virtù della quale la Stazione di Chiasso è dichiarata Stazione internazionale, tutte le disposizioni della presente Convenzione possono essere rivedute.

Ciascuna delle parti contraenti ha il diritto di domandare una revisione, dopo averne dato avviso sei mesi prima. Nel caso che le due Società non potessero mettersi d'accordo, le condizioni dell'esercizio comune saranno stabilite dai Governi dei due Stati.

Nello stesso tempo fu conchiuso tra le due Società, coll'approvazione dei Governi degli Stati rispettivi, una *Convenzione per lo scambio del materiale mobile alla Stazione di*

Chiasso; Convenzione secondo la quale, le due Società contraenti s'impegnano a lasciare reciprocamente circolare sulle proprie linee per la Stazione di Chiasso, alle seguenti condizioni, tanto le carrozze da viaggiatori e i carri da merci di rispettiva loro proprietà, quanto quelli delle altre Amministrazioni che ammettono lo scambio del materiale mobile.

Le carrozze da viaggiatori potranno passare da una linea all'altra: allorchè le due Società si saranno intese per lasciar circolare carrozze da viaggiatori dirette con determinati treni; allorchè, dietro accordo, l'una delle Società sarà chiamata a venire in aiuto dell'altra col fornirle delle carrozze da viaggiatori; allorchè altre Società o privati domandassero che le stesse carrozze (carrozze-salons, carrozze per ammalati ecc.) avessero a continuare il viaggio e pagassero le tasse stabilite a tal uopo dalla tariffa.

I furgoni da bagagli non transiteranno per ora da una linea sull'altra. Le carrozze da viaggiatori della Società del Gottardo non devono oltrepassare la rete della Società dell'Alta Italia.

L'utilizzazione delle carrozze da viaggiatori e dei vagoni da merci transitanti da una linea sull'altra a Chiasso, è soggetta alle disposizioni del Regolamento, che sarà in vigore a quell'epoca, per lo scambio del materiale mobile nei servizi diretti italo-germanici; ma è espressamente convenuto che le Società sieno responsabili delle carrozze e dei vagoni, anche in caso d'incendio.

Il pagamento delle quote risultanti dal conto per lo scambio del materiale mobile si effettuerà in monete d'oro o d'argento.

Dopochè, come abbiamo indicato nel precedente nostro Rapporto, il Consiglio di Stato ed il Gran Consiglio del Cantone Ticino, mediante Convenzione del 15 dicembre 1875, accettarono per il presente e per l'avvenire la decisione del Consiglio federale, la quale stabilisce che il Cantone del Ticino non ha diritto di percepire i *dazii di consumo* cantonali sui materiali ed altri oggetti destinati alla costruzione ed all'esercizio della ferrovia del Gottardo, noi abbiamo stabilito, di accordo col Consiglio di Stato del Ticino, un Regolamento, che determina le formalità da osservarsi per tale esenzione dai dazii di consumo ticinesi per i materiali ed oggetti sovraindicati.

II. — *Estensione dell'impresa.*

Durante l'esercizio, non vi fu alcuna questione che meriti d'essere menzionata.

III. — *Organi della Società.*

L'*organizzazione dell'Amministrazione* è rimasta, in massima, la stessa anche nel 1876. Essa fu soltanto completata a seconda dei bisogni.

Un *piano* dettagliato fu stabilito dalla Direzione per la registrazione, l'ordinamento e la conservazione dei documenti, che fanno parte degli *antichi archivii*. Tale piano forma la prima grande sezione del piano generale per gli archivii, e comprende il periodo dei preliminari sino al 6 dicembre 1871, periodo che si divide in due sub-periodi: il primo si estende sino alla costituzione della « Riunione dei Cantoni e delle Società svizzere ferroviarie, promotrice di una linea per il Gottardo; il secondo si estende da quest'epoca sino alla costituzione della Società della ferrovia del Gottardo, il 6 dicembre 1871.

Nell'interesse di una semplificazione dell'organizzazione, e per viste economiche, venne decisa la *soppressione del posto di Aggiunto all'Ingegnere in capo dell'esercizio*, e fu incaricato il Contabile del servizio di corrispondenza, che sino allora incumbeva al prefato Aggiunto.

Lo *stato del personale degli organi della Società e delle funzioni superiori dell'Amministrazione centrale* ha subito, durante l'esercizio di cui ci occupiamo, le modificazioni seguenti.

Il sig. colonnello Stehlin di Basilea si vide obbligato, a motivo della sua età avanzata e delle infermità che ne seguirono, a chiedere d'essere dispensato dalle sue funzioni di membro e di vice-presidente del Consiglio d'amministrazione della Società del Gottardo. La chiesta esonerazione gli venne accordata dal Consiglio d'amministrazione con vivi ringraziamenti pei rilevanti servigi da lui resi all'impresa del Gottardo, durante un lungo periodo d'anni e per differenti titoli. Egli venne surrogato, come membro del Consiglio d'amministrazione, dal sig. Carlo Stehlin, consigliere di Stato di Basilea; e come vice-presidente, dal sig. Karrer, consigliere nazionale di Sumiswald.

Inoltre, per diversi motivi personali, il gen. conte Menabrea, il senatore Bombrini, il senatore Belinzaghi ed il senatore Mordini desiderarono d'essere dispensati dalle loro funzioni di membri del Consiglio d'amministrazione; ed il sig. Miquel, delegato al Parlamento, di Berlino, dalle sue funzioni di supplente del sig. Consigliere intimo Di Hansemann nel Consiglio d'amministrazione.

I posti rimasti così vacanti non furono rioccupati durante l'esercizio di cui trattiamo.

Durante lo stesso esercizio, il *Consiglio d'amministrazione* prese 27 decisioni in 3 sedute, e la Direzione ne prese 3355 in 122 sedute.

IV. — *Finanze.*

Come nell'anno precedente, crediamo dover esporre all'Assemblea generale, in una memoria speciale, la *situazione finanziaria della nostra Società* e le misure necessarie in relazione a tale situazione, limitandoci nel presente Rapporto, in vista della sua indole, a semplicemente menzionare quanto concerne l'esercizio che stiamo esaminando.

Il *conto annuale del quarto esercizio della Società del Gottardo*, relativo al 1875, con bilancio al 31 dicembre stesso anno, venne approvato dall'Assemblea generale degli azionisti, riunitasi il 30 giugno 1876.

Come lo indica il *quinto conto annuale* qui annesso per l'esercizio 1876, noi disponevamo, durante il detto esercizio, di un avanzo di . . . . Fr. 25,977,854.77
proveniente dal conto dell'anno precedente;
come pure degl'introiti seguenti:
1° Versamento di sovvenz. Fr. 8,957,308.—
2° Versamenti sulle Azioni » 658,908.—
3° Altri introiti indiretti » 1,215,494.82
Fr. 10,831,710.82
Totale Fr. 36,809,565.59

L'ammontare del *versamento del capitale-sovvenzione per la quarta annata di costruzione* di fr. 8,957,308 (comprendente il rimborso delle spese effettive per lavori eseguiti alla grande Galleria, ascendenti a fr. 5,809,160, e la quarta annuità del terzo del capitale-sovvenzione pagabile in 9 annuità, ascendente a fr. 3,148,148) è di nuovo rimasto sensibilmente al disotto di quello ch'era stato fissato nel programma per la quarta annata di costruzione, attesochè l'imprenditore della grande Galleria non ha realizzato il progresso ammesso come base del programma.

Nella compilazione del conto delle spese effettive per lavori eseguiti alla grande Galleria durante la quarta annata di costruzione, la Commissione internazionale (la quale, come al solito, procedette alla verifica dei lavori nei primi giorni di ottobre) ammise nuovamente, per la parte terminata della Galleria con o senza rivestimento, l'importo ordinario di franchi 3,800 per metro corrente; e per le parti non ancora terminate, il rimborso al tasso pagato all'imprenditore dalla Società, a tenore della Convenzione addizionale del 21|25 settembre 1875.

D'altra parte, contrariamente a quanto erasi praticato sinora, venne portato in conto per la muratura, in luogo del

prezzo medio di fr. 400 al metro corrente, precedentemente fissato, un prezzo di fr. 1600, composto di fr. 600 al metro corrente di vôlta, e di fr. 200 al metro corrente per ciascun piedritto. Si è invece rinunciato a moltiplicare, come in passato, per il coefficiente 1.1875 gl'importi per le parti non terminate della Galleria, affine di tener conto alla Società delle sue spese d'amministrazione.

Gli Stati, i Cantoni e le Società sovvenzionanti furono invitati, come di consueto, dal Consiglio federale a versare le loro quote di sovvenzione per la quarta annata di costruzione nella Cassa federale un mese dopo la verificazione dei lavori, cioè il 3 novembre. Gli Stati esteri ed una parte dei sovventori svizzeri effettuarono puntualmente i loro versamenti alla data fissata. Invece, le Autorità di alcuni Cantoni, in considerazione della situazione attuale della Società della Ferrovia del Gottardo, credettero dover domandare l'autorizzazione del Gran Consiglio, prima di pagare la quota di sovvenzione che loro incombeva; il che cagionò qualche ritardo, e indusse il Consiglio federale ad impiegare, secondo le nostre disposizioni è provvisoriamente, per conto della Cassa federale, le somme che erano state versate a tempo debito.

Nondimeno i pagamenti di sovvenzioni terminarono d'essere effettuati da tutti i sovventori; ed il Consiglio federale, dopochè noi gli sottoponemmo un bilancio relativo all'impiego progettato dei detti fondi sino al 30 giugno 1877, ce li rimise coll'interesse del 5 0[0] sui versamenti in ritardo di alcuni Cantoni. Però il Consiglio federale (come già, del resto, era stato deciso dal Consiglio d'amministrazione) vi pose per condizione, rimpetto alla Società, che i cuponi delle Azioni non sarebbero più pagati in moneta, ma sarebbero portati in deduzione di un quarto versamento chiamato pel 31 dicembre 1876, cioè per il 30 giugno 1877; che i fondi disponibili sarebbero impiegati conformemente al bilancio presentato; e che, in ogni caso, i 2[3] dei fondi provenienti dal versamento delle sovvenzioni sarebbero impiegati nel pagamento dei lavori eseguiti alla grande Galleria. *(Continua).*

Nostre Corrispondenze

Roma, 17 luglio.

Sino ad oggi non fu presa dal Governo alcuna deliberazione definitiva circa il progetto di risoluzioni della Conferenza internazionale di Lucerna, a causa della temporanea assenza di alcuni Ministri. —

A porre la Stazione di Ponte-Galera, lungo la linea Roma-Civitavecchia, al riparo dalle inondazioni del Tevere, alle quali andava sottoposta, fu concordato tra la Società delle Ferrovie Romane ed il Ministero dei lavori pubblici un rialzamento del piano della Stazione stessa di m. 0 50: prudente lavoro a cui si diede già mano. Ne seguì un ritardo alla posa in opera dell'armamento, già pronto per il tronco ferroviario da Ponte-Galera a Fiumicino, dovendo la livellazione del piano stradale di questo naturalmente coordinarsi al livello della Stazione testè indicata. Ottenne intanto la superiore approvazione il disegno di un ponte in ferro a due travate sul rivo Galera, del tronco medesimo, ponte la cui costruzione fu affidata all'egregio ingegnere sig. Cottrau. —

Lungo il tronco Lazzaro-Assi, della linea del Jonio (Ferrovie Calabro-Sicule), rimaneva a sistemare definitivamente la traversata così detta delle Saline, ed il progetto di tale opera fu pure esaminato ed approvato testè. —

Il medesimo avvenne di un progetto di massima, elaborato in comune e d'accordo cogli ingegneri-capi delle provincie di Bologna, Ferrara e Ravenna, per un compiuto assettamento dell'arginatura del Reno, che importerà una spesa di 200,000 lire all'incirca. —

Il soggetto delle arginature mi porta a riferirvi la recente nomina governativa di tre Commissioni, coll'incarico di ispezionare tutte le arginature appunto classificate fra le opere idrauliche di 2ª cotegoria, affine di accertare la somma occorrente da inscriversi in bilancio per la loro annuale manutenzione. La prima Commissione, composta dell'ispettore deputato Baccarini e degli ingegneri-capi Beroaldi e Cantali, percorrerà i corsi d'acqua situati tra il Tagliamento e l'Adige compreso.

La seconda Commissione, composta dell'ispettore Bompiani e degli ingegneri-capi Luciani e Manari, visiterà tutti gli altri corsi d'acqua posti nel versante Adriatico tra il Savio e l'Adige escluso.

Finalmente la terza Commissione, composta dell'ispettore Spadon e degli ingegneri-capi Corradini e Castellini, ispezionerà i corsi d'acqua lungo il versante Tirreno. —

Il noto intraprenditore di lavori sig. Dussaud, uno fra gli ammessi al concorso dell'appalto per il porto di Genova, presentò al Ministero l'offerta di applicare, a suo rischio e pericolo, nel porto medesimo un suo nuovo sistema di struttura di moli marittimi, da lui applicato già al porto di Smirne. Una scogliera elevata sino a m. 3.50 sotto il pelo medio delle acque, e d'un massiccio murale di 4 metri di spessore, costruito sulla sommità della stessa scogliera, costituito sott'acqua con blocchi artificiali e fuori d'acqua con una piattaforma in muratura, elevata 2 metri sul detto livello, e difesa verso il largo da un parapetto alto m. 0.80, spesso m. 0.50 — eccovi sostanzialmente, se non erro, in che consiste il sistema del molo marittimo Dussaud. Tale proposta fu presa in esame al Consiglio superiore dei lavori pubblici; e questo espresse l'avviso che l'espesperimento Dussaud, compiuto nel golfo di Smirne pochissimo soggetto a forti mareggiate, non possa stimarsi abbastanza concludente per ammettere senz'altro l'applicazione del sistema medesimo nei nostri mari. —

Il Consiglio direttivo meteorologico tenne, alcuni giorni sono, un'adunanza nel Ministero d'agricoltura, industria e commercio, sotto la presidenza dell'illustre astronomo padre Secchi. La discussione versò sopra argomenti varii, fra i quali il metodo d'ispezione degli Osservatorii meteorologici, e la proposta fatta dalla Scuola professionale di Colle di Val d'Elsa per l'impianto di un Osservatorio presso la Scuola medesima. —

Il giorno 21 corrente, gli allievi del Collegio di marina mercantile Caracciolo in Napoli s'imbarcheranno sulla regia nave *Daino*, per intraprendere un viaggio d'istruzione, ed approderanno, sembra, a parecchi porti della Sicilia, dell'Africa e della Spagna. —

I posti d'Ispettore telegrafico sono dai regolamenti in vigore riservati agl'ingegneri del Genio civile. Per due di tali posti fu aperto il concorso per esami nello scorcio del 1875; ma un solo giovane, distintissimo fra i numerosi candidati, superò la difficile prova in tutte le materie scientifiche, teoriche e pratiche, onde venne ammesso all'anno di pratico tirocinio nel Regno, giusta la prescrizioni regolamentari, rimandandolo al principio del 1877 per l'esame di lingue straniere richieste, innanzi di andare all'estero a compiere il secondo anno di studii. Ora persone degnissime di fede mi assicurano avere una Commissione esaminatrice giudicato *non idoneo* nella lingua inglese l'anzidetto candidato, pretendendo una conoscenza estesa della lingua medesima, quasi si trattasse di una prova letteraria, laddove la parola e lo spirito del regolamento non richiedono nell'esaminando se non la conoscenza del linguaggio straniero relativamente al tecnicismo della scienza, sopra la quale è destinato a perfezionarsi all'estero. Ma vi ha di peggio, essendo stata, non so come, nè da chi, irregolarmente composta la Commissione esaminatrice, la cui nomina spetta esclusivamente al Ministro dei lavori pubblici, e dev'essere formata di ufficiali superiori del Genio civile e dei Telegrafi.

Voi potete ben credere che io non mi sarei occupato di

una questione personale (locchè sapete non esser per nulla nelle mie abitudini), ove non avessi rilevato come codesta faccenda abbia cagionato un senso doloroso nel Corpo del Genio civile, dolente già della osservanza non soverchia che gli si professa dal Governo e dal pubblico. Spetta quindi alla saviezza ed all'equità dell'on. D'Amico, Direttore generale dei Telegrafi, il trovare un correttivo alla sovraccennata irregolarità, che da un lato comprometterebbe il promettente avvenire di un giovane di chiaro ingegno, e dall'altro offenderebbe l'amor proprio del Corpo del Genio civile. Ove poi il prelodato Direttore generale dei Telegrafi cedesse ad' illegittime esigenze od a male intesi rispetti sociali (cosa che io non posso credere), rimarrà sempre il supremo giudizio della Cassazione, voglio dire dell'on. Ministro. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma che, nelle ultime conferenze tenutesi fra il Ministero ed i rappresentanti l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, vennero del tutto appianate le differenze insorte circa la valutazione delle spese di costruzione incontrate dalla Società ferroviaria dal 1° gennaio 1875 al 30 giugno 1876, ed imputabili in conto capitale, a senso della Convenzione di Basilea e del successivo Compromesso di Parigi, come già accennammo.

Il sig. Cavallier, Direttore finanziario delle Ferrovie del Sud dell'Austria, trovasi ancora alla Capitale, in attesa che il Consiglio d'amministrazione della Società ratifichi gli accordi stipulati.

Ci scrivono da Bergamo che lunedì scorso fu di passaggio per quella città il Ministro dei lavori pubblici, fermandosi tra l'una e l'altra corsa, allo scopo di rendersi personalmente conto dei reclami sporti, già da qualche tempo, dalla Camera di commercio e dal Municipio di Bergamo riguardo alla mancanza di una copertura di difesa ai viaggiatori sul marciapiedi di quella Stazione ferroviaria, nonchè riguardo al grave incomodo, a cui è ora soggetto il Commercio, per accedere ai magazzini delle merci che si trovano al di là dei binarii della Stazione verso la campagna, tanto più che la strada d'accesso a questi magazzini, lunga ed incomoda per la sua pendenza, rende assai malagevole il transito ai veicoli ivi diretti.

L'on. Ministro accolse favorevolmente questi giusti reclami, e promise di provvedervi, non senza però ricordare il suo motto: « aiutati, che ti aiuterò ». La spesa, tanto per una piccola tettoia, quanto pel trasporto del servizio delle merci verso la città, non può essere molto rilevante; per cui, divisa tra i Corpi interessati ed il Governo, non risulterà di gran peso, e sarà poi di grande comodo ai viaggiatori e di non piccolo vantaggio al Commercio.

Sabbato scorso, presso la Prefettura di Como, si tenne una conferenza tra i delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, l'Ingegnere-capo del Genio civile della provincia, ed i rappresentanti del Municipio, allo scopo di determinare una variante da introdurre nel progetto dell'ultima tratta del tronco ferroviario di comunicazione fra la Stazione di Como ed il lago: e ciò per rendere più comoda al servizio quella tratta in confronto dell'attuale progetto.

Codesta variante si sta ora studiando presso l'Amministrazione ferroviaria, e non si dubita che potrà in breve essere approvata, e che si darà quindi mano ai lavori con tutta sollecitudine.

Domenica scorsa, nelle sale della Prefettura di Milano, sotto la presidenza del prefetto conte Bardessono, in concorso del comm. Bennati, Direttore generale delle Gabelle, dei rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia, del Municipio e dell'Intendenza di finanza, si tenne una riunione per avvisare al modo di provvedere al bisogno, da più anni sentito, di concentrare il servizio della Dogana in una località tale da potervi accedere coi vagoni della strada ferrata.

Il sito che si riscontrò più adatto per erigervi il fabbricato relativo, è l'area che costituiva la vecchia Stazione di Monza a Porta Nuova. La Commissione, recatasi sul luogo, si persuase infatti, che con una spesa non troppo rilevante si potrà ottenere un impianto abbastanza comodo e che risponda ai bisogni del Commercio.

La ferrovia Settimo-Rivarolo può dirsi omai compiuta, per quanto riguarda la sede stradale e le opere d'arte, e pronta a ricevere l'armamento, le provviste del quale furono dal concessionario ordinate in Inghilterra e nel Belgio, ma non potranno essere sul luogo che entro il prossimo agosto. Il sistema delle rotaie è quello Vignoles, ultimo modello delle Ferrovie dell'Alta Italia, in acciaio Bessemer, in conformità di quanto è stabilito nella Convenzione, già da noi annunciata, conchiusa coll'Amministrazione delle suddette Ferrovie per l'esercizio di questa linea.

Ci scrivono da Roma che il Ministro dei lavori pubblici, con decreto del 10 corr., e dietro il voto favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ha approvato i progetti per 12 manufatti della ferrovia Pontebbana, fra le progressive 56,280 e 62,124, stati presentati dall' Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia.

Tali manufatti sono: 1°, ponte sul Rio della Canonica, della luce di m. 20; 2° e 3°, ponte-viadotto, della luce di m. 20, e 6 arcate di m. 8, sul Rio Cadramazzo; 4°, ponte di un solo arco, della luce di m. 15, sul Rio sopra Cadramazzo; 5°, ponte-viadotto di 5 archi, della luce di m. 12 ciascuno, sul vallone dopo il Rio del Pero; 6°, ponte di un solo arco, della luce di m. 12, sul Rio di Pietraforata; 7°, ponte-viadotto di 7 archi, della luce di m. 8 cadauno, sul vallone dopo Pietraforata; 8°, ponte-viadotto a 5 archi, della luce di m. 12 ciascuno, sul vallone alla progressiva 59,069.72; 9°, ponte-viadotto a 5 archi, della luce di m. 15 ciascuno, sul vallone alla progressiva 59,644.50; 10°, ponte-viadotto a 5 archi, della luce di m. 8 ciascuno, sul Rio Chiont-Martin alla progressiva 61,241.14; 11°, ponte a 3 archi, della luce di m. 10 ciascuno, sul Rio Ruatt; 12°, ponte-viadotto di 8 archi, della luce di m. 9 ciascuno, sul Rio Costa da Presa.

Un comunicato della Banca Nazionale c'informa che il Consiglio superiore, in adunanza d'oggi, fissò in L. 50 il dividendo sulle Azioni della Banca stessa pel 1° semestre dell'anno corrente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Venete. — La *Gazzetta di Venezia*, del 12, scrive:

Quest'oggi si è radunata la Commissione ferroviaria provinciale, ed ha approvato le istanze da presentarsi al Ministero per la concessione delle due ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro, e Chioggia-Loreo-Adria, colle Relazioni che le accompagnano, le quali saranno spedite a Roma in uno dei prossimi giorni.

— In seguito alla visita della Commissione governativa, composta del comm. Betocchi, del comm. Badii e del cav. Maironi, che autorizzava in massima l'apertura all'esercizio del tronco Treviso-Castelfranco, venne questo definitivamente aperto col giorno 16 corr., giusta l'orario e le tariffe pubblicati dalla Società Veneta per imprese e costruzioni.

Ferrovia Torino-Bra — Sulla questione delle ferrovie da Torino alla provincia di Cuneo, la Giunta municipale di Torino, nella seduta dell' 11 corrente, deliberò di portare per intanto all'approvazione del Consiglio il concorso per quella a sistema ridotto Torino-Bra.

Questa proposta è già iscritta all' ordine del giorno del Consiglio comunale per la seduta di questa sera.

Ippoferrovie in Torino — La Giunta municipale di Torino, nella seduta medesima, sulla domanda della Società Belga del *Tramway*, emise voto favorevole da presentare al Consiglio comunale, per la concessione delle seguenti nuove linee:

Da piazza Castello, per via e piazza Palazzo di Città (ad esperimento), via e piazza Milano, via al ponte Mosca, corso Brescia e strada di Lanzo, fino alla barriera;

Da piazza Milano, per il corso Santa Barbara, corso San Maurizio, via Rossini, via Accademia Albertina, fino a piazza Madama Cristina, con futuro prolungamento fino al ponte nuovo del Valentino.

Questa proposta è iscritta all'ordine del giorno suindicato.

Ippoferrovia Milano-Gorgonzola-Vaprio — Tanto in città, come in campagna (dice il *Sole)*, le sottoscrizioni delle Azioni per questo *tramway* affluirono così numerose, che invece delle 4000 Azioni richieste, il numero sottoscritto ha toccato la cifra di 5000, per cui dovrà procedersi alla riduzione, a termini dello statuto.

Sappiamo che il solerte Comitato promotore attende col massimo impegno a tutte le pratiche necessarie per costituire definitivamente la Società e por mano ai lavori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Telegrafano alla *Gazzetta Ticinese* da Berna, 13:

Il Consiglio federale ha convocato per il 27 corrente in Berna la Conferenza dei Cantoni e delle Società partecipanti all'impresa del Gottardo, per deliberare intorno alle risoluzioni della Conferenza di Lucerna.

Il Consiglio federale sarà rappresentato a questa Conferenza dai signori Heer presidente della Confederazione, Schenck vice-presidente, e Welti consigliere federale.

— Il progresso dei lavori al gran tunnel durante il passato mese di giugno fu il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		maggio	giugno	maggio	giugno
Galleria di direzione	m.	218.2	218 1	8405.2	8623.3
Allargam. della stessa	»	263.3	287.6	6174.9	6462.5
Calotta	»	184.9	158.8	4702.3	4861.1
Strozzo	»	190 3	218.6	3555	3773.6
Vôlta	»	168.7	240.1	3814.9	4055
Piedritti	»	168.6	195.1	3062.9	3258
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	198.7	162.0	2561.1	2723.1
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	»	228.5	67.7	2451.5	2519.2

Secondo il preventivo dei lavori, furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	30.7
Allargamento della stessa	»	—	57.5
Calotta	»	—	1606 9
Strozzo	»	—	1302.4
Vôlta	»	—	1525.1
Piedritti	»	—	1802.4
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	—	1810.6
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	2014 5

— L'avanzamento del traforo nella scorsa settimana fu di m. 30.50 dal lato di Göschenen, e di m. 4.50 dal lato di Airolo; in totale m. 35.—, cioè m. 5.— in media giornaliera.

Il traforo incontrò in Airolo, per tutta la settimana, un terreno friabile, per cui si dovette lavorare a mano.

Linee ticinesi. — Il movimento sui tronchi ticinesi della ferrovia del Gottardo nel passato mese di giugno diede i seguenti risultati:

Linea Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Persone trasportate 15,400 (1876, 21,000), introito fr. 18,300 (franchi 20,240,55); merce trasportata, tonnellate 1925 (2377), introito fr. 7800 (9334.93); introito complessivo fr. 26,100 (fr. 29,575.48), ossia in media al chilometro franchi 636.59 (fr. 721.35).

Linea Lugano-Chiasso (26 chilometri): Persone trasportate 16,100 (1876, 21,122), introito fr. 13,300 (fr. 13,843.88); merce trasportata, tonnellate 1060 (484), introito fr. 3100 (franchi 1392.65); introito complessivo fr. 16,400 (franchi 15,236.53), ossia fr. 630.77 (fr. 586.02) in media al chilometro.

Ferrovie francesi. — Il ministro dei lavori pubblici, sig. Paris, ha inviato ai Direttori delle Compagnie ferroviarie una circolare, con cui, ricordando che il numeroso personale impiegato dalle dette Compagnie è soggetto alla sorveglianza del Governo, li avverte che nelle attuali circostanze, pure rispettando la piena libertà delle opinioni e del voto, egli non esiterebbe a valersi de' suoi poteri verso quegli agenti che mettessero al servizio di una propaganda ostile al Governo l'influenza che possono avere nell'esercizio delle loro funzioni. Invita quindi i Direttori medesimi a sorvegliare e provvedere di conformità, per prevenire le repressioni e punizioni che fossero del caso.

Questa circolare (dice la *Semaine financière*) merita essere meditata dai liberali, che hanno nel loro programma il riscatto e l'esercizio delle ferrovie da parte dello Stato.

Rispetto alle Compagnie, il giornale osserva che le preoccupazioni della circolare si allontanano alquanto dalle esigenze dei loro servizii; e si vedrebbe quindi malvolentieri ch'esse si prestassero a codesta intrusione della politica nell'amministrazione, alla quale mirano appunto i Ministri attuali.

È nell'interesse delle Compagnie di non mostrarsi troppo facili a cedere della propria indipendenza; la loro responsabilità è verso il pubblico: esse non devono mostrarsi zelanti in un campo che non è il loro, ed ove avrebbero più da perdere che da guadagnare, alienandosi la pubblica opinione. La neutralità è la loro parte; e ad essa devono tenersi strette, poichè hanno bisogno di tutti i partiti, hanno interessi permanenti, che devono sottrarsi alle variazioni della politica.

Ed è appunto a condizione di non prender parte a codeste variazioni, ch'esse potranno essere abbastanza forti per resistere alle abusive intromissioni, contro cui potrebbero aver a difendere i propri diritti.

— Ecco alcuni ragguagli sulla nuova ferrovia destinata a porre in diretta comunicazione la piazza di Metz coi principali punti strategici della provincia renana.

È noto che la linea Metz-Courcelle-Teterchen è terminata, e che in questo momento si sta scandagliando il terreno fra Teterchen ed Hargarten, in vista del traforo di un tunnel. Da Hargarten la ferrovia continuerà per Falk, Mertens e Bisten-im-Loch, traverso la vallata del Bistenbach sino alla Sarre, che è costeggiata dalla ferrovia da Sarrebruck a Trèves; al disotto di Sarrelouis, nei pressi

di Dillingen, la nuova linea si biforcherà, traverserà sino a Wadern la vallata della Prims, si dirigerà verso quella della Nahe, e raggiungerà, presso Turkismuhle, la ferrovia del Reno alla Nahe (Bingerbruck-Sarrebruck).

Terminata questa nuova linea, Metz si troverà direttamente allacciata con quattro ferrovie (comprese quelle del Palatinato) alla Germania centrale e settentrionale.

— Il treno celere, stabilito dalle Compagnie del Mezzodì e di Parigi-Lione-Mediterraneo tra Bordeaux e Marsiglia, venne posto in circolazione col 15 corr. alla partenza da Bordeaux, e col 16 alla partenza da Marsiglia.

Questo treno contiene una carrozza che fa il viaggio completo, senza bisogno di alcun trasbordo.

Ferrovie austriache. — Scrivono da Vienna, 13, alla *Perseveranza:*

La Direzione della *Südbhan* ha stabilito tra Verona e Vienna, per la via di Trento e la Pusteria, un treno direttissimo, senza aver l'incomodo di cangiare vagone, e, che è più, con risparmio di tempo e d'incomodi, passando per graziosi e pittoreschi luoghi. Questa misura venne qui salutata con molta soddisfazione.

Ferrovie russe. — Il Governo imperiale ha concesso ai signori Warchawski e Poliakof la costruzione della ferrovia strategica da Bender, città russa sul Dniester, a Galatz. Il contratto venne firmato il 4 corr., e stabilisce che la costruzione dev'esser compiuta in 3 mesi, cioè pel 4 ottobre p. v.

Questa linea ha la lunghezza di 260 verste; il prezzo della costruzione è fissato in 53,000 rubli d'argento per versta; ma, avuto riguardo alla rapidità richiesta nella costruzione, questa si ridurrà allo stretto necessario: lungo la linea non saranno costruite Stazioni.

Ferrovie in Algeria. — Il rapporto presentato all'ultima assemblea della Compagnia franco-algerina constata che 96 chil., sopra 170 di cui si compone la linea da Arzew a Saida, sono già terminati. I rimanenti 74 chil. sono abbastanza avanzati per poter credere che l'intera linea sarà aperta all'esercizio col 1° aprile 1878. L'esercizio dell'Alfa comincerà quest'anno; quello del possesso della Macta è ancora allo studio.

Ferrovia della Nubia. — Il *Journal des Débats*, del 9 corrente, scrive che i lavori della strada ferrata che il Khedivé fa costruire in Nubia procedono alacremente.

Il primo tratto, che da Wadi-Calfah, borgo di 4 o 500 abitanti (situato in riva al Nilo, alla distanza di 19 chilometri dalla prima cataratta), conduce a Sigyaya, nel Wadi-Sarras, fu aperto testè al pubblico esercizio.

Attualmente 6000 fellahs lavorano al secondo tronco, che deve metter capo fino a Dongolah nella Nubia superiore. A Koye sarà gettato un ponte sul fiume. La direzione dei lavori è affidata al sig. Jansen.

Ferrovia aerea di Nuova-York. — La strada ferrata aerea di Nuova York (*Elevated steam railroad*), di cui noi abbiamo più volte parlato, dà risultati assai soddisfacenti.

Al *meeting* annuo tenuto l'altro mese a Nuova-York, il presidente della Compagnia, il sig. Ciro Field, lesse un prospetto comparativo, che prova il favore del pubblico e lo sviluppo del transito su quella ferrovia.

Nel maggio 1875, il numero dei passeggieri fu di 74,271; nel maggio 1876, di 180,617; e nel maggio 1877 fu di 293,792. In questi tre anni non si ebbe a deplorare la morte, nè il ferimento di alcun viaggiatore.

I parapetti, costrutti da ogni parte della ferrovia aerea, sono fatti in modo che, verificandosi un qualche accidente, lo sviamento di un treno non può aver luogo.

Secondo gli studii inviati al presidente della Compagnia da parecchi ingegneri americani, studii che furono comunicati al *meeting*, la ferrovia aerea sarebbe, nelle città, un sistema di locomozione più rapido e meno pericoloso delle ferrovie comuni e sotterranee.

Notizie Diverse

Lavori del Tevere. — È cominciata la demolizione di quelle case che esistono lungo il Tevere fra il Ponte Sisto ed il giardino della Farnesina. Disgraziatamente però questo lavoro va molto a rilento, poichè alcune famiglie povere, sebbene più volte invitate ad abbandonare queste case, oppongono resistenza, e pretendono che il Municipio trovi loro un altro alloggio e paghi le spese del trasporto dei mobili, dichiarando esse di non aver denari per sopportare queste spese. La quistione è abbastanza seria, perchè il Governo ed il Municipio non abbiano ad interessarsene. Da una parte, l'Impresa accollataria vuol proseguire il suo lavoro, altrimenti protesta contro il Governo per il ritardo della consegna delle case; dall'altra parte, mettere sul lastrico alcune famiglie che realmente non hanno mezzi, non è cosa punto conveniente.

Speriamo che si trovi un mezzo, che valga a risolvere convenientemente la quistione.

Quanto ai lavori, la demolizione della platea o briglia di Sisto IV è oramai ultimata. Le acque del Tevere potranno liberamente passare sotto l'ultimo arco del Ponte Sisto.

— La *Libertà* del 17 scrive:

Nuove difficoltà. Nell'eseguire lo scavo per la foudazione del muraglione verticale di sostegno al Lungo Tevere della Regola, si è incontrato un banco di sabbia finissima, che si scioglie all'acqua e sulla quale è impossibile di fondare. L'Impresa Campos sta facendo un saggio per vedere, se al livello di profondità stabilito per la fondazione del muro, si trovi la stessa sabbia; e nel caso positivo, avrebbe intenzione di stabilire, come si usa a Venezia per le fondazioni delle case, una platea di pali, sulla quale gettare il calcestruzzo e sopra questo cominciare la fondazione del muro.

Si calcola che il banco di sabbia possa essere lungo circa 150 metri, a partire dall'angolo della Casa religiosa dei Cento Preti.

Sotto l'ultimo arco del Ponte Sisto si è cominciata stamane la costruzione d'un altro braccio di palizzata per racchiudere meglio ed asciugare la parte che contiene la briglia di Sisto IV, la cui demolizione dev'essere fra poco ultimata.

Quest'oggi l'ing. Zucchelli, successo al Natalini, doveva assumere la direzione dei lavori. Speriamo che la sua venuta sia il principio d'un maggiore sviluppo di essi.

Lavori edilizii in Roma. — Leggiamo nella *Libertà*, del 12;

Il sig. Arrault, dopo avere definitivamente stabilito la Convenzione col Sindaco di Roma per la costruzione della seconda e terza zona dell'Esquilino, si è recato a Parigi.

Si farà firmare la Convenzione a tutti i direttori d'Istituti e capitalisti che prendono parte all'operazione finanziaria, di guisa che, quando la Convenzione sarà sottoposta all'esame del Consiglio comunale, porterà le firme dei migliori Stabilimenti finanziarii di Francia.

Concessione di derivazioni d'acqua — Con R. Decreto del 3 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 13 corr.) è concessa facoltà agl'individui indicati nell'annesso elenco, di derivare le acque od occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua *per forza motrice* (2 prov. di Belluno, 1 Vicenza, 1 Genova); 7 concessioni d'acqua *per irrigazione* (5 prov. di Mantova, 1 Treviso, 1 Vicenza); 1 concessione *per occupazione di spiaggia lacuale* (prov. di Como).

Deposito franco a Civitavecchia — Leggesi nel *Diritto*:

Sappiamo che, in seguito a proposta dell'on. Seismit-Doda, il Ministro delle finanze ha consentito che alla città di Civitavecchia venisse accordato il *Punto Franco*, che da

molti mesi essa reclamava; ed ora sono in corso le pratiche occorrenti con quel Municipio per attivare quella concessione.

Pesatore automatico. — Il Ministro delle finanze ha pubblicato i seguenti decreti, in data 30 giugno p. p.

Veduto il Decreto 12 febbraio 1877, col quale venne istituito un Comitato permanente per la costruzione ed applicazione del nuovo pesatore automatico, destinato alla commisurazione diretta della tassa sulla macinazione dei cereali;

Veduta l'opportunità di accrescere il numero dei membri del suddetto Comitato,

Decreta:

Articolo unico. Il numero dei membri del Comitato permanente, stabilito con Decreto 12 febbraio 1877, è portato da cinque a otto.

— Visto il Decreto ministeriale in data d'oggi, col quale il numero dei membri del Comitato permanente per la costruzione ed applicazione dei nuovi congegni automatici è stato portato da cinque a otto,

Decreta:

Articolo unico. Sono chiamati a far parte del Comitato permanente per la costruzione ed applicazione del nuovo pesatore automatico, destinato alla commisurazione diretta della tassa sulla macinazione dei cereali, i signori:

Guller Melchiorre, meccanico ad Intra;

Cecchi cav. Filippo, professore di meccanica e fisica e direttore dell'Osservatorio Ximeniano;

Golfarelli prof. Innocenzo, direttore dell'Officina Galileo in Firenze.

Francobolli postali — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente R. Decreto del 1° corrente:

Sulla proposta del nostro Ministro Segretario di Stato pei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. Dal 1° del prossimo agosto i francobolli postali da 20 centesimi saranno di colore giallo-cupo di cromo, e quelli da centesimi 10 di colore turchino.

Art. 2. Gli attuali francobolli da 20 e da 10 centesimi continueranno ad essere utili alla francatura delle corrispondenze promiscuamente a quelli succennati fino a tutto il mese di agosto prossimo, dalla quale epoca cesseranno di avere corso legale, e potranno essere cambiati dagli Uffizi postali con altri di nuovo colore fino a tutto il successivo mese di settembre.

Casse di risparmio postali. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il rendiconto sommario delle operazioni delle Casse di risparmio postali a tutto il mese di maggio 1877.

Nel mese di maggio 1877 si autorizzarono 178 nuovi Ufficii ad operare come succursali della Cassa centrale; quindi si ha ora un totale di 2,840 Ufficii forniti di tale autorizzazione.

Nel mese di maggio si fecero 15,020 depositi e 5,045 rimborsi. Quindi, sommando queste cifre con quelle dei mesi precedenti dell'anno in corso e dell'anno 1876, si ha un totale di 243,880 depositi e di 40,069 rimborsi.

Nel mese di maggio 1877 furono emessi 3,840 libretti; ne furono estinti 545; ne rimasero in corso 3,295. Quindi dall'anno 1876 a tutto maggio 1877, si ha un totale di 100,024 libretti emessi; di 6,909 libretti estinti; di 94,115 libretti rimasti in corso.

Nel mese di maggio i depositi importarono L. 816,371.17. Dal 1876 a tutto maggio 1877, l'importo dei depositi ascese al totale di L. 7,417,896.49.

Gli interessi capitalizzati nell'anno 1876 furono di lire 30,499.53.

La somma complessiva dei depositi e degli interessi fu, nel mese di maggio 1877, di L. 816,371.17. Perciò, dall'anno 1876 a tutto maggio 1877, la detta somma ammontò a L. 7,448,396.02.

L'importo dei rimborsi è stato nel maggio 1877 di lire 458,326.94 e il residuo credito dei depositanti fu di lire 358,044.23. Dall'anno 1876 a tutto maggio 1877, l'importo dei rimborsi è stato di L. 2,955,087.98; il residuo dei depositi di L. 4,493,308.04.

Vaglia postali per l'America Settentrionale. — La Direzione generale delle poste rende noto che tra essa e la Direzione generale delle poste degli Stati Uniti dell'America Settentrionale venne conchiusa una Convenzione per attivare un cambio di vaglia fra i due paesi, con effetto dal 2 corr., alle seguenti condizioni:

A) L'importo dei singoli vaglia non potrà superare L. 250 se emessi in Italia, e dollari 50 se emessi negli Stati Uniti, con facoltà però di rilasciarne in qualunque numero, anche a richiesta di uno stesso mittente ed a favore di uno stesso destinatario;

B) La tassa da riscuotersi pei vaglia da emettersi in ciascuno dei due paesi sull'altro è regolata come appresso:

In Italia — Cent. 50 per ogni 25 lire o frazione di 25 lire.

Negli Stati Uniti — 25 cents di dollaro ogni 10 dollari o frazione di 10 dollari;

C) Possono rilasciare vaglia pagabili negli Stati Uniti gli Uffizi italiani che sono e saranno autorizzati al servizio dei vaglia coll'estero; tutti però sono autorizzati a pagare quelli emessi negli Stati Uniti.

Negli Stati stessi il servizio è limitato ad un certo numero di Uffizii, dei quali esiste un elenco presso ogni Uffizio italiano;

D) Ai mittenti dei vaglia viene consegnata dagli Uffizii di posta soltanto una ricevuta della somma depositata.

I vaglia vengono concentrati in un Uffizio postale di cambio in ciascuno dei due paesi (Torino in Italia, e Nuova York negli Stati Uniti).

L'Uffizio di cambio di ciascun paese manderà all'altro, due volte per settimana, un elenco dei vaglia da pagarsi, e l'Uffizio di cambio che lo riceve rilascierà altrettanti nuovi vaglia a favore dei destinatarii, cui li farà pervenire pel tramite dell'Uffizio postale di destinazione;

E) I vaglia sugli Stati Uniti sono rilasciati verso deposito di moneta d'oro, ed in uguale moneta sono pagati in Italia quelli colà rilasciati.

Invece i vaglia sull'Italia sono emessi negli Stati Uniti verso deposito di dollari carta (*courrency*), nella quale moneta sono pure colà pagati i vaglia provenienti dall'Italia.

Ne consegue che i vaglia emessi in ciascuno dei due paesi sono soggetti ad un doppio ragguaglio:

L'importo dei vaglia rilasciati in Italia, verso deposito di moneta d'oro, viene dapprima convertito, a cura dell'Uffizio di cambio italiano, in moneta d'oro degli Stati Uniti, ad un ragguaglio fisso di un dollaro ogni L. 5.18; poscia la somma che ne risulta è un'altra volta convertita in moneta cartacea locale, a cura dell'Uffizio di cambio americano, al corso di Borsa del giorno in cui giunge a Nuova York la relativa partecipazione;

In senso inverso, l'importo dei vaglia rilasciati negli Stati Uniti verso deposito di moneta cartacea viene convertito dall'Uffizio di cambio americano in dollari oro, al corso di Borsa del giorno in cui gli giungono i vaglia; poscia, pure dall'Uffizio medesimo, i dollari oro vengono convertiti in moneta italiana parimenti d'oro, al ragguaglio di cui sopra di L. 5.18 ogni dollaro, e la somma risultante da questo ultimo ragguaglio è quella che viene corrisposta ai destinatarii in Italia;

F) L'importo dei vaglia che non possano esser pagati viene rimborsato al mittente, e le somme che in alcun modo non abbiano potuto essere rimborsate agli speditori o corrisposte ai destinatarii rimangono devolute all'Erario.

Onorificenze. — Sappiamo che, dietro proposta del Ministro dei lavori pubblici, furono nominati nell'Ordine della Corona d'Italia:

Ufficiale il cav. Giuseppe Pivetta, Ispettore delegato delle Ferrovie dell'Alta Italia;

Cavaliere il dott. Noghera, Ispettore delle Ferrovie medesime.

Vendite di beni dell'Asse ecclesiastico. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di giugno 1877 ebbero luogo 295 lotti, che, messi all'asta al prezzo di L. 599,131.36, furono aggiudicati per L. 710,340.13.

Nei mesi precedenti del 1877 avevano avuto luogo 1857 lotti; il loro prezzo d'asta complessivo era stato di lire 6,170,232,23; il loro prezzo di aggiudicazione di lire 7,623,980 57.

Sommando queste cifre con quelle corrispondenti che si riferiscono al periodo dal 26 ottobre 1876, si ha un totale di 121,677 lotti; un prezzo d'asta di L. 408,128,625.10, un prezzo d'aggiudicazione di L. 524,538,952 91.

Scoppio alle Officine del Creusot — Un grave accidente accadde il 4 corrente, alle ore 7 1[2 pom., nelle Officine del Creusot, in seguito alla rottura d'un condotto d'acqua che dava il movimento agli apparecchi idraulici dell'Officina ove si fabbrica l'acciaio Bessemer. Il convertitore, contenente il metallo in fusione, si rovesciò nella fossa di colata, ed 8000 chilogrammi d'acciaio liquido si trovarono istantaneamente a contatto dell'acqua nella detta fossa.

Dall'enorme volume di vapore prodottosi istantaneamente risultò una formidabile esplosione, che portò via una parte del tetto L'acciaio proiettato ed il vapore colpirono quattro operaj, uno dei quali rimase bruciato gravemente ed in seguito morì. Una scheggia di tegola colpì alla testa un giovine operaio, il cui stato inspira gravi inquietudini; tre altri furono contusi da piccole scheggie del tetto.

I feriti furono immediatamente trasportati all'ospedale dello Stabilimento, ove sono oggetto delle cure più amorevoli.

I danni materiali sono poco importanti, ed il lavoro potè esser ripreso il mattino seguente.

Esposizione internazionale di Parigi. — Il Comitato dei mercati dell'Esposizione universale del 1878 ha risolta la questione dei mezzi di comunicazione tra il Trocadero ed il Champ-de-Mars.

Un tavolato metallico sarà stabilito al disopra del tavolato attuale del ponte di Jena, e presenterà a destra ed a sinistra delle sporgenze di 5 metri ciascuna. Il ponte offrirà perciò un passaggio di 24 metri, in luogo di 13 che ha attualmente. Egli è pure questione di approfittare di questa maggior larghezza per istabilire un'ippoferrovia, che congiungerebbe il palazzo della riva sinistra con quello della riva destra, ed eviterebbe al pubblico la fatica d'una salita, che i calori dell'estate potrebbe rendere faticosa.

La circolazione sarà stabilita sulla strada fiancheggiante col mezzo di un terrapieno fatto sulla riva destra. Su questo terrapieno verranno gettate le fondamenta di un ponte ad una sola arcata, della portata di 20 metri e della larghezza di 30, per mezzo del quale i due palazzi saranno in comunicazione.

Le opere per l'allargamento del ponte di Jena e pel ponte sul terrapieno, ed i lavori in ghisa ed in ferro sono costrutti nelle officine Joly di Argenteuil.

Esposizione internazionale del Capo (*Africa*). — Un dispaccio da Plymont, 13, annuncia che all'Esposizione internazionale nella città del Capo, furono premiati colla medaglia d'oro i seguenti espositori italiani: Brunello e Sanbruno di Milano per i mobili; Moriondo e Gariglio di Torino per la cioccolata; Salviati di Venezia per i vetri ornati; Visconti di Milano per gli ammobigliamenti; e Zambelli di Milano per le casse-forti.

Canale interoceanico. — Scrivono da New-York, 16 giugno, all'*Indépendance belge*:

Dalla corrispondenza diplomatica, che fu pubblicata dal Governo, risulta che le trattative aperte l'anno scorso tra gli Stati Uniti e Nicaragua per la costruzione di un canale interoceanico non riuscirono, malgrado tutti gli sforzi del generale Grant e di Hamilton Fish. L'insuccesso di questi negoziati proviene da ciò, che il Nicaragua chiedeva che la sua indipendenza fosse guarentita dagli Stati Uniti, e voleva il diritto di costruire forti sul percorso del detto canale.

Nonostante questo scacco, il *New-York World* afferma, sulla fede d'una corrispondenza da Londra, che il signor Pierrepont, ministro degli Stati Uniti, ha iniziato trattative che hanno per iscopo di organizzare, coll'aiuto di capitalisti inglesi, una Compagnia del canale marittimo di Nicaragua, che avrebbe il generale Grant per direttore.

La produzione del carbon fossile. — Il *Berliner Actionair* pubblica un interessante articolo sulla produzione del carbon fossile nei diversi paesi del globo. Secondo quel giornale, la produzione carbonifera totale sarebbe attualmente di 273 milioni di tonnellate. La sola Inghilterra produce 133,300,000 tonnellate. Negli Stati Uniti la produzione non supera 46,500,000 tonnellate, quantità presso a poco eguale a quella di 46 milioni di tonnellate che produce la Germania.

In Francia, nel 1875, l'estrazione fu di 16,949,000 tonnellate; nel Belgio di 14,407,000 tonnellate; nell'Austria-Ungheria di 10,389,000 tonnellate, ed in Russia di tonn. 1,341,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato si mantenne nella scorsa settimana costantemente freddo rispetto ai valori ferroviarii, i quali perciò non diedero luogo che a scarse ed a poco importanti transazioni.

Le Azioni della Società delle Meridionali si negoziarono da principio a 336, poi a 332; trovarono in seguito denaro a 334, e chiusero press'a poco a questo prezzo. Richieste sempre le Obbligazioni relative tra il 233 al 232.50; stazionarii i Boni a 562.60. — Le Sarde, della serie A, si tennero tra il 227.50 al 227.75; le altre, della serie B, sul 230 circa. — Nominali le Pontebbane a 360. — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele si pagarono a contanti a 244.

A Parigi, non ebbero miglior fortuna le Lombarde, negoziate a stento sul 145 al 146; le Obbligazioni relative sul 224 al 223; le Vittorio Emanuele sul 220 al 228; le Azioni delle Ferrovie Romane invariate e quasi intrattate sul 68; le Obbligazioni relative sul 237 al 233.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie — 33ª Estrazione del 10 luglio 1877.

Obbligazioni premiate.

Ser.	N.	Lire	Ser.	N.	L.	Ser.	N.	L.	Ser.	N.	L.
126	88	100,000	583	20	1,000	25	12	600	171	53	200
415	95	2,000	224	83	600	570	98	200	724	25	200

Elenco delle Obbligazioni rimborsabili con L. 150.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
257	70	158	96	442	16	382	28	635	58	330	78
702	42	16	44	810	94	457	93	15	59	814	66
544	25	845	50	865	11	815	69	723	57	32	26
871	39	285	35	248	42	35	11	370	85	860	30
57	92.										

Premii da L. 100.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
475	94	239	1	105	95	494	72	71	77	76	82
639	40	341	96	740	25	877	56	870	35	771	41

Premii da L. 50.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
866	22	796	6	763	89	467	55	55	71	622	18
53	16	162	28	100	32	137	86	669	13	701	49
158	74	130	100	644	42	467	92	112	58	622	47
159	35	452	41	337	37	229	78	197	82	132	60
105	96	273	84	586	69	199	31	522	72	257	4
777	34	400	60	174	71	75	52	634	85	635	79
812	65.	167	2	122	89	438	23	118	32	405	95
793	85	173	57	440	22	777	10	695	21	386	12
342	81	670	83	652	99	40	98	681	97	879	70
100	37	861	56	355	79	41	15	562	94	214	73
295	30	102	88	806	63	794	98	423	19	468	16

22	12	399	67	129	37	297	83	286	51	110	85
113	18	553	12	44	30	44	99	725	18	643	95
100	86	467	39	217	80	532	22	135	3	510	47
656	82	743	95	569	13	678	13	46	58	418	68
714	58	342	35	880	98	389	4	543	63	379	93
552	58	667	65	595	58	76	1	380	28	878	42
469	74	154	51	706	52	198	72	9	5	561	93
695	18	457	16	47	70	644	91	99	99	647	7
53	11	674	28	864	30	55	26	777	81	297	7
802	5	640	83	168	84	813	8	559	79	81	83
615	41	288	70	551	99	681	49	711	71	832	94
159	30	354	63	191	33	846	65	134	73	848	90
863	74	341	14.								

Il pagamento dei sovra dettagliati rimborsi e premii verrà eseguito a partire dal 10 gennaio 1878 in avanti dalla Cassa del Comune di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 10 ottobre 1877.

CONVOCAZIONI

Cartiera d'Arsiero — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 26 corrente in Venezia (Banca di Credito), per deliberare sullo scioglimento della Società, per la nomina di 2 o più liquidatori, e conseguenti deliberazioni sui modi di liquidazione.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società anonima Briantea — Ferr. Monza-Calolzio — Dal 16 corrente si pagano agli azionisti, presso la Banca Belinzaghi in Milano, L. 1.50 a saldo dividendo 1876, e L. 8.50 acconto dividendo 1877: in totale L. 10 per azione.

Banca Italo-Svizzera (*in liquidazione*) — Dal 1° agosto p. v., presso la Cassa della Banca in Genova, si pagherà agli azionisti un 2° riparto in L. 10 per azione.

Avvisi d'Asta

Il 25 corrente, presso la Prefettura di Trapani, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria Alcamo-Camporeale, della lunghezza di m. 4884.98, per il presunto importo di lire 46,655. Deposito interinale lire 500; cauzione definitiva lire 4000 in biglietti di Banca o rendita D. P., o L. 8000 in beni stabili.

— Il 27 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo San Gervasio verso Spinazzola, compreso tra la Fiumarella e Banzi, della lunghezza di m. 11,147, per la presunta somma di L. 132,000. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dal Comune di Paternò a Ragalna, 1° tratto da Paternò alla contrada Difesa, della lunghezza di m. 5576.15, in diminuzione dell'importo di L. 40,284.86, così ridotto in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura suddetta, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Regalbuto a Catenanuova, della lunghezza di m. 14,623, per la presunta somma di L. 152,463.83. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4000 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 28 detto mese, presso la Prefettura di Massa, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di rettificazione del tratto di strada nazionale Spezia-Cremona, compreso fra l'abitato della città di Pontremoli e l'incontro colla strada di Dobbiana, della lunghezza di m. 1679.60, in diminuzione della somma di L. 49,918.26, così ridotta in seguito al già offerto ribasso. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto precedente.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Segni (prov. di Roma) si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del Cimitero comunale, per l'importo di L. 38,508.32. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem.

— Il 29 detto mese, presso la Presidenza del Consorzio stradale in Lucera, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Biecari a Tertiveri, della lunghezza di m. 5101, per la presunta somma di L. 63,554.72. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito provvisorio L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 7000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Montescaglioso (prov. di Potenza), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del ponte in ferro sul fiume Bradano, in diminuzione della somma di L. 40,527.19, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto precedente.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte e rifiorimento della scogliera del porto di Nisida, per l'annuo importo di L. 8900. Manutenzione per gli esercizii 1777-81. Deposito interinale L. 1000 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 4500 idem o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Verbicaro, della lunghezza di m. 11,614.23, per il presunto importo di L. 90,538.63. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Vicenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume-torrente Cismone, lungo la strada nazionale Tirolese o Canal di Brenta, per la presunta somma di L. 130,620. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del tronco della strada nazionale da Susa in Francia pel Monginevro, compreso fra la Stazione ferroviaria di Oulx ed il confine francese sul Monginevro, della lunghezza di m. 18,331, per la presunta annua somma di lire 12,020. Manutenzione dal 1° aprile al 31 marzo 1886. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva L. 410 di rendita D. P.

— Il 1° agosto p. v., presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Guardia Piemontese, tratto da Guardia Piemontese alla Marina, della lunghezza di m. 7832.64, per il presunto importo di L. 86,228.29. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Il 2 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del fiume Secchia dal porto di Quistello al capostabile 78, compreso il ributto del froldo Croce Superiore, per una estesa di m. 5032.40. Lavori da eseguire entro 110 giorni. Deposito interinale L. 3000 in contanti o rendita pubblica; cauzione definitiva L. 6000 idem.

— Il 3 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il ponte in ferro sul Biferno, a Morgia Schiavone ed il Titolo di Lucito, della lunghezza di m. 7519, per la presunta somma di L. 133,700. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Bologna, si terrà un'asta per la costruzione di due tettoie pel ricovero del materiale di artiglieria, da erigersi nella Piazza d'Armi di Bologna (Prati di Caprara), per la presunta somma di L. 340,000. Lavori da eseguire in 300 giorni. Deposito lire 40,000 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 28ª Settimana.

PRODOTTI *dal 9 al 15 luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3441	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	794,106.90	753,144.50	40,962.40	»
Merci a grande velocità . .	212,473.70	204,795.70	7,678.00	»
Merci a piccola velocità . .	759,339.80	803,280.75	»	43,940.95
Totale dei prodotti ferroviari	1,765,920.40	1,761,220.95	4,699.45	»
Navigazione sui laghi . . .	19,125.45	18,733.75	391.70	»
Totale della settimana . .	1,785,045.85	1,779,954.70	5,091.15	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 15 luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	19,486,782.50	18,925,232.35	561,550.15	»
Merci a grande velocità . .	5,492,374.35	5,229,130.75	263,243.60	»
Merci a piccola velocità . .	22,451,700.24	21,561,340.20	890,360.04	»
Totale dei prodotti ferroviari	47,430,857.09	45,715,703.30	1,715,153.79	»
Navigazione sui laghi . . .	440,332.31	363,345.85	76,986.46	»
Totali	47,871,189.40	46,079,049.15	1,792,140.25	»

PRODOTTI per Chilometro (esclusa la navigazione)

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 28ª settimana . . .	512.01	526.68	— 14.67	— 2.79
Prodotti totali . . .	13784.03	13670.96	+ 113.07	+ 0.83

Strade Ferrate Meridionali

25ª Settimana. — *Dal 18 al 24 giugno* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	398,171.74	275.36
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	368,545.87	254.87
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 29,625.87	+ 20.49
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	10,628,508.09	7,350.28
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	9,089,895.32	6,[illegible]86.23
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,538,612.77	+1064 05

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,094.—	92,222.57	87.04
Settimana corrisp. nel 1876.	1,0[illegible].—	[illegible]02,644.99	102.54
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 93.—	— 7,422.42	— 15.50
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,080.09	3,271,435.58	3,028.85
Introiti corrisp. nel 1876 .	975.67	2,776,030.30	2,[illegible]
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+104 42	+ 495,335.28	+ 183.54

Strade Ferrate Romane

18ª Settimana — *Dal 30 aprile al 6 maggio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	568,588.53	18,000.75
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	528,262.44	16,724.30 (a)
Differenza (in più . . .	—	[illegible]326.09	1,276.45
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 6 maggio 1877 .	1,647	9,167,290.60	16,123.87
Periodo corr. 1876	1,647	8,702,920.71	15,228.18
Aumento	—	464,369.89	895,69
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,723	10,937.20
Bagagli	216	161.50
Merci a grande velocità	758	689.42
Merci a piccola velocità	[illegible]	6,656.40
Introiti diversi	»	684.83
Totale L.	»	19,128.55

ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 25 Luglio 1877 N.° 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL BILANCIO DEFINITIVO

della spesa dei lavori pubblici pel 1877

(*Continuazione* — V. N. 29).

Al capitolo 24 (*Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate di Società private, spese fisse*) si proponeva un aumento di lire 7000, destinato al pagamento del sessennio agl'impiegati che vi hanno diritto, a termini dell'articolo 4 del R. Decreto 31 dicembre 1876. Si proponeva, in altri termini, di concedere l'aumento del decimo sullo stipendio agl'impiegati di sorveglianza dell'esercizio delle ferrovie, che non abbiano ottenuto promozione dopo un sessennio; impiegati, in fatto, non compresi tra le classi migliorate coi ruoli organici approvati dalla legge 30 dicembre 1876.

Siccome però il Governo, in conformità del citato Decreto 31 dicembre, intendeva concedere l'aumento di stipendio al solo personale ferroviario, mentre la Commissione invece credeva che quel Decreto non potesse estendere il concetto della legge (la quale intese tassativamente di migliorare gl'impiegati dell'Amministrazione centrale, dei telegrafi e delle poste, ed escluse quelli del Genio civile, dei Commissariati delle ferrovie, dei canali *Cavour* e del servizio idraulico); così la Commissione medesima opinava che le proposte L. 7000 non dovessero essere ammesse, e che convenisse riservare ogni altra quistione al bilancio di prima previsione del 1878, quando verranno presentati e discussi gli organici definitivi dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

L'on. Ministro dei lavori pubblici avendo dichiarato di consentire in tale conclusione, si decise di sopprimere al detto capitolo 24 l'aumento delle L. 7000, riducendo così lo stanziamento alla primitiva somma di L. 373,888.67 (comprese L. 18,088,67 per residui a tutto il 1876).

L'aumento di L. 10,000 portato al capitolo 25 (*Sorveglianza all'esercizio delle strade ferrate, spese variabili*) deriva dall'apertura di nuove linee al pubblico servizio, e quindi non si poteva che proporne l'approvazione.

Il capitolo 26 (*Spese di esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, spese obbligatorie*) si presentava colla competenza di . . . . L. 1,460,000 »
e coi residui di . . . . » 2,092,330.80
in totale L. 3,552,330.80
con un trasporto al bilancio pel 1878 di . » 660,000 »
e quindi colla previsione definitiva di . . » 2,892,330.80

La Commissione credette però conveniente di richiedere, a spiegazione di questo rilevante capitolo di spesa, la liquidazione del conto corrente pel 1876 tra lo Stato e la Società esercente le ferrovie Calabro-Sicule, distinguendo le spese proprie dell'esercizio da quelle di riparazione straordinaria, spettanti al conto capitale.

Dagli allegati rilevasi, come nell'anno 1876 queste linee, esercitate per la lunghezza media di chilometri 1003.93, con una spesa di esercizio di L. 8,307,265.43, diedero un prodotto lordo di L. 6,179,629.94.

Sicchè la spesa di esercizio in

$$\frac{\text{L. } 8{,}307{,}265.43}{\text{Chilom. } 1003.93} = \text{L. } 8000$$

risulta, lasciando da parte le frazioni, di oltre L. 8000 per chilometro; e il prodotto in

$$\frac{\text{L. } 6{,}179{,}629.94}{\text{Chilom. } 1003.93} = \text{L. } 6000$$

supera appena le L. 6000 al chilometro.

Però è rimarchevole che le linee siciliane presentano una attività in confronto alle spese di esercizio, ed una rilevante passività le linee calabresi.

Le linee siciliane produssero nel 1876 per L. 10,045 al chilometro, e le linee calabresi per L. 3171 al chilometro.

Avvi, invero, a sperare sulla rete calabrese un qualche aumento di prodotto colla ultimazione del tronco Eboli-Torremare, ed un maggiore sviluppo di attività sulle linee siciliane mercè la loro congiunzione.

Oltre poi alla spesa di esercizio, che lo Stato sopporta per questo servizio, in L. 2,219,818 per l'anno 1876, conviene considerare quella per riparazioni straordinarie, che in parte possono dirsi vere ricostruzioni, che deve andare a conto del capitolo costruzioni, e che pel 1876 ascese alla rilevante somma di L. 2,797,416.26.

Così solamente, colla norma di questi elementi, si potrà conoscere il vero rapporto delle spese d'esercizio col prodotto lordo chilometrico delle ferrovie Calabro-Sicule, ed avere un criterio delle spese annuali di riparazione e di ricostruzione, che sono in gran parte conseguenza dei vizii organici delle linee, e dei quali non può essere responsabile l'esercizio, ma sibbene i tracciati, i progetti, le costruzioni.

La Commissione si è inoltre preoccupata dell'ordinamento dei treni e degli orarii delle ferrovie Calabro-Sicule, allo scopo di migliorare le comunicazioni ferroviarie in Sicilia, e tra la Sicilia, le provincie calabresi lungo il Jonio e la Capitale del Regno; ma, in seguito alle informazioni avute dal Ministro dei lavori pubblici, la Commissione medesima così conchiuse:

« Senza arrestarci al rapporto tra le spese di esercizio e il prodotto lordo chilometrico delle linee da Taranto a Reggio, che lascia sempre a desiderare, anche deducendo dalle spese di esercizio quelle proprie delle riparazioni straordinarie, noi non possiamo non apprezzare i lodevoli studii fatti dall'Amministrazione, e siamo costretti a riconoscere tutta la importanza delle difficoltà opponentisi ad un migliore ordinamento, e ad una più rapida corsa della vaporiera su queste linee.

« Ed invero, la condizione organica della ferrovia ionica e di quelle della Sicilia, lo stato della loro solidità, delle loro pendenze, del difetto di alcune opere di consolidamento, della penuria di acqua e della malsania atmosferica, specialmente nella stagione estiva, lungo alcune Stazioni del Jonio, spiegano il carattere e la misura delle difficoltà.

« Certamente l'apertura all'esercizio del tronco Eboli-Torremare e la congiunzione delle ferrovie Sicule potranno ridurre di alcune ore il tempo necessario alla percorrenza ferroviaria tra Roma, le Calabrie lungo il versante ionico e la Sicilia, e facendo scomparire nelle provincie siciliane il così detto servizio ippico, permettere l'invocata indispensabile corsa continuativa da Palermo a Messina.

« Ma non puossi contrastare quanto afferma il Ministero dei lavori pubblici, cioè che la concorrenza dei battelli a vapore sarà sempre vittoriosa di fronte alla ferrovia del Jonio, la quale non potrà raccogliere movimento e fruttare prodotti chilometrici superiori alle sue spese di esercizio, mercè il rapido collegamento delle sue teste di linea, ma bensì rispondendo nel suo ordinamento al carattere proprio delle linee esistenti, che è quello di provvedere agli interessi locali.

« La linea che potrebbe rannodare la Sicilia e grandi ed importanti centri di popolazione e di movimento, è quella lungo il Tirreno, la quale risponderebbe a tutte le esigenze di una vera e naturale arteria ferroviaria tra la Sicilia, le Calabrie e la Capitale del Regno ».

— Passando ai telegrafi, i capitoli 27 e 27 *bis* comprendono i fondi destinati al pagamento degli stipendii e degli assegni al personale dei telegrafi.

Collo stato di 1ª previsione, il primo di questi due capitoli *(spese fisse)* fu approvato per . . . . L. 3,503,270
ora si proponeva una diminuzione di . . . » 107,000

e così veniva ridotto a . . . . » 3,396,270

Tale diminuzione era portata invece in aumento al capitolo 27 *bis* (*spese variabili*), il quale
dalle primitive . . . . L. 414,950
per l'aumento delle dette . . . . » 107,000

veniva elevato a . . . . L. 521,950

L'economia sul primo dei due capitoli derivava da vacanze di diversi posti; l'aumento sul secondo era, per la massima parte dimostrato necessario dalla esperienza, provenendo da mancate economie sugli ausiliarii e giornalieri, le quali non ebbero luogo pel maggiore sviluppo del servizio telegrafico.

Trattandosi quindi del trasporto di una somma da uno in altro capitolo, e tale trasporto essendo abbastanza giustificato, la Commissione propose l'approvazione del capitolo 27 in L. 3,396,270, e del 27 *bis* in L. 521,950.

Sul capitolo 28 era proposto un aumento di competenza in L. 22,000, destinato al pagamento di maggiori retribuzioni agli incaricati degli Ufficii telegrafici di terza categoria, cui è dovuto un tanto per ogni telegramma privato.

La necessità di questo aumento era comprovata dal fatto, che nello scorso esercizio, per far fronte alle occorrenti spese, fu d'uopo prelevare *dal fondo di riserva* una somma pari a quella che ora si domandava, e che venne ammessa, portando così il totale del capitolo a L. 1,125,799.05 (comprese L. 53,799 05 per residui a tutto il 1876).

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE MERIDIONALI

***RELAZIONE** del Consiglio d'amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* **14** *giugno* **1877.**

(Continuazione — V. N. 29)

Dobbiamo ora far parola dei trasporti di bestiame fatti nel 1876, e confrontarli con quelli del 1875; a tale scopo giova il quadro che segue:

Distinzione del Bestiame	MODO di Spedizione	Grande veloc. 1876 Capi	Grande veloc. 1875 Capi	Piccola veloc. 1876 Capi	Piccola veloc. 1875 Capi	Totale 1876 Capi	Totale 1875 Capi
	Spedizioni ordinarie —						
Bestiame grosso	A vagone completo	97,979	70.199	58,734	46,954	156,713	116,253
	Per capo	14,939	13,401	3,456	4,090	18,395	17,491
	Totale . . .	112,918	83,600	62,190	50,144	175,108	133,144
	Per conto dello Stato	1,582	2,951	»	»	1,582	2,951
	Spedizioni ordinarie —						
Bestiame piccolo	A vagone completo	87,454	78,474	203,914	198,505	291,368	276,979
	Per capo	14,003	27,071	3,282	2,142	17,285	29,213
	Totale . . .	101,457	105,545	207,196	200,647	308,653	306,192
	Totale generale . . .	215,957	192,096	269,386	250,791	485,343	442,887

Abbiamo dunque avuto nel 1876 un maggior movimento di 42,456 capi: è a dire capi 39,995 di bestiame grosso, 2461 di bestiame piccolo; un aumento cioè del 9.58 p. 0[0 sul totale del bestiame trasportato, costituito essenzialmente dal grosso bestiame.

Gli introiti conseguiti per il trasporto dei bestiami furono:

nel 1876 a G. V. . . . . L. 389,172.72 a P. V. L. 232,435.25
nel 1875 » » » 449,192.85 » » 193,444.82

e così dimin. a G. V. di L. 60,020.13; ossia

del 13.36 0[0
aumento nella P. V. di . . . . L. 38,990.43

ossia del 20.15 0[0.

Ci rimane finalmente a dar ragguaglio del movimento di scambio avvenuto per le merci a P. V. in servizio cumulativo con altre reti di strade ferrate, e questo è messo in evidenza dallo specchietto che qui appresso riportiamo:

NATURA DEI TRASPORTI	FERROVIE ALTA ITALIA				FERROVIE ROMANE								CALABRO-SICULE				SVIZZERA e GERMANIA		FRANCIA				AUSTRIA		SCALI DEL LEVANTE			
	Transito di *Bologna*		Transito di *Caserta* e *Napoli*		Transito di *Bologna*		Transito di *Falconara*		Transito di *Ancona*		Transito di *Caserta* e *Napoli*		Transito di *Taranto* (via di terra)		Transito di *Napoli* (via di mare)		Transito di *Bologna*		Transito di *Bologna* (via di terra)		Transito di *Napoli* (via di mare coi Piroscafi Valery		Transito di *Bologna* (via di terra; colle Meridion. Austriache		Transito di *Brindisi* a mezzo della Trinacria		Transito di *Brindisi* a mezzo della Peninsulare Orientale	
	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali	dalle linee Sociali	alle linee Sociali
Bevande e spiriti . . . . Quintali	342,244	7,691	24,676	23	267	628	1,238	741	4,154	393	13,941	2,578	21,014	188	»	»	2,131	624	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bitume e pece . . . . »	1,979	666	»	»	»	124	66	14	1,218	11	1	28	139	»	»	»	»	157	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Cereali . . . . »	725,109	21,654	26,336	3	13,949	2,532	68,503	32,058	438,703	19,084	111,718	30,372	17,244	41,766	»	»	10	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Colori e materie coloranti . . . »	4,604	3,139	1	6	1,364	597	685	1,322	8	264	23	4,323	128	17	»	»	781	197	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Carboni { Fossili . . . . »	1,398	6,699	»	»	»	14,605	»	606	»	741	141,850	81	5,089	»	»	»	100	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	25
Carboni { Legna da ardere . . »	11,395	19	»	»	»	»	2	10,107	»	2,471	199	496	828	24,187	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Concimi . . . . »	4,115	3,214	»	»	3	231	406	3,618	7	69	180	207	48	1	»	»	»	3	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Derrate { Alimentari . . . . . »	112,783	11,491	634	9	372	1,517	1,936	1,594	6,279	424	26,360	4,754	3,839	12,192	»	»	22,274	1,567	»	»	»	»	5	»	»	»	»	»
Derrate { Coloniali . . . . »	2,502	8,762	»	»	416	390	2,342	115	293	32	277	126	969	68	»	»	47	1,155	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Filati e tessuti . . . . »	6,388	31,148	»	10	569	1,952	5,481	686	185	460	1,820	1,149	1,878	21	»	»	30	8,400	»	»	»	»	20	»	»	»	»	51
Materiali da costruz. { Legnami »	112,019	10,766	181	397	1,546	19	6,116	76,598	999	1,379	1,476	56,129	5,684	31,672	»	»	1	»	»	»	»	»	»	200	»	»	»	»
Materiali da costruz. { Tufi, lava »	10,416	30,536	»	4	1	774	2,679	3,873	940	16,454	11,973	3,471	67,278	46	»	»	8	20	»	»	»	»	1	»	»	»	»	»
Materiali tessili grezze . . . . . »	17,253	10,413	»	»	5,172	86	11,256	650	59	643	8,166	435	287	1,467	»	»	810	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Metalli { Greggi . . . . »	2,962	25,714	13	»	»	701	2,234	177	52	1,325	2,781	1,604	1,513	578	»	»	1	31	»	»	»	»	»	»	»	»	»	880
Metalli { Lavorati . . . . . . »	1,875	14,954	224	139	52	216	2,645	878	420	387	1,330	641	4,963	363	»	»	34	1,205	»	»	»	»	»	3	»	»	»	»
Minerali e prodotti minerali . . »	158,656	4,771	»	165	12,042	612	21,062	461	27	234	3,554	27	1,149	537	»	»	4,526	377	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Prodotti animali . . . . »	2,393	7,706	»	»	115	430	462	558	459	651	1,372	1,062	424	79	»	»	620	1,243	»	»	»	»	9	»	»	»	»	»
Prodotti chimico-industriali . . »	4,478	9,205	»	57	62	562	2,647	1,256	233	420	232	4,195	810	434	»	»	1,562	861	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Prodotti e materie grasse . . . »	66,160	5,215	144	»	1,184	275	1,477	20,040	3,619	1,171	843	79	489	7,248	»	»	6,765	265	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Prodotti vegetali . . . . »	19,698	2,194	86	5	1,130	214	1,094	1,045	77	284	95	362	2,932	281	»	»	183	309	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Stampati e carta . . . . »	4,552	7,691	»	4	2	20	523	6,671	65	772	90	1,619	175	16	»	»	205	214	»	»	»	»	15	»	»	»	»	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte »	2,916	8,202	»	3	14	163	799	268	62	717	1,016	49	602	25	»	»	22	1,972	»	»	»	»	2	1	»	»	»	»
Stracci ed avanzi . . . . »	16,507	12,017	180	»	1,500	6	1,739	13,799	6,199	355	7,031	3,059	517	2,609	»	»	58	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Merci diverse . . . . »	10,782	14,312	14	149	470	1,190	4,441	2,050	2,511	2,664	2,291	2,389	4,184	1,715	»	»	»	2,793	»	»	»	»	26	1	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Sale . . . . . . »	32,603	2,699	»	»	»	75	28,562	»	»	213	8	176	9,227	5	»	»	42	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Tabacco . . . . »	7,623	6,394	»	1	»	»	5,875	9,396	5,455	2,373	223	39	1,887	1	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Trasporti per conto dello Stato { Diversi. . . . . »	843	6,558	37	18	25	1	868	505	1,345	374	2,447	4,532	408	664	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Recipienti vuoti . . . . »	2,053	48,251	12	271	52	86	1,548	221	533	1,356	933	3,405	2,563	1,595	»	»	394	14	»	»	»	»	23	»	»	»	»	»
Totale . . . Quintali	1,686,276	322,079	52,538	1,264	40,307	28,006	177,586	189,307	473,902	55,722	342,230	127,384	156,268	127,778	»	»	10,604	21,438	»	»	»	»	101	205	»	»	»	956
Veicoli e feretri . . . . . Numero	22	8	»	»	»	»	6	10	40	2	»	16	3	4	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»
Bestiame . . . . Capi	5,652	1,222	»	»	53	199	75	10,829	637	385	259	2,451	568	1,065	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»

Ponendo a confronto le cifre di questo specchietto con quelle dello specchietto corrispondente dell'anno innanzi abbiamo:

	F. A. Italia		F. Romane		F. Calabro-Sicule		Svizzera e Germania		Austria		Totale	
	Esport.	Import.	Esport.	Esport.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.	Esport.	Import.
Anno 1876... Quintali	1,738,777	323,343	1,034,027	400,419	156,268	127,778	40,604	21,438	103	205	2,969,777	873,180
» 1875 »	1,136,699	293,343	546,865	347,157	100,461	82,427	55,007	29,897	3,222	8,405	1,842,254	761,229
Aumento	602,078	30,000	487,162	53,262	55,807	45,351	»	»	»	»		
Diminuzione	»	»	»	»	»	»	14,403	8,459	3,121	8,200		
Aumento Quintali											1,127,523	111,954
e così l'aumento complessivo di »											1,239,477	

Abbiamo dunque avuto un ragguardevole incremento negli scambi fra le linee sociali e quelle delle altre reti a noi legate in servizio cumulativo, tanto nella esportazione che nella importazione, essendo l'aumento salito, per la prima, a ben 112,752 tonnellate, per la seconda a 11,195 tonnellate.

Si è avuto invece una notabile diminuzione negli scambi colla Svizzera e colla Germania, e possono dirsi quasi del tutto cessati quelli colle linee austriache.

Spese dell'esercizio.

Le spese ordinarie dell'esercizio, compresavi la quota di spese generali dell'Amministrazione centrale, che a quello competono, ed escluse le spese che riflettono l'armamento, sono salite nel 1876, per la lunghezza di chil. 1446, che tanti ne furono esercitati nell'anno, a

L. 15,341,716.87 e per chilometro a . . . L. 10,609.76
Erano salite nel 1875, per la lunghezza media di chilometri 1,429.63 a
» 15,795,726.56 e per chilometro a . . . » 11,048.82
Onde la diminuzione di
L. 454,009.69 nella spesa totale, ossia del 2.88 per cento, e di . . . . L. 439.06

nella spesa chilometrica, ossia del 3.06 per cento.

Lo specchietto che segue dà la ripartizione della spesa chilometrica e di quella del treno-chilometro fra i varii rami di servizio, in confronto della spesa incontrata per ciascuno di essi rispettivamente nel precedente esercizio:

Designazione dei rami di servizio	Spesa chilometrica		Spesa del treno-chilom.	
	1876	1875	1876	1875
Spese generali dell'Ammin. centrale .	1,199.68	1,353.14	0,316	0,300
Id. dell'esercizio	603.88	560.85	0,159	0,153
Movimento e Traffico	2,591.38	2,619.09	0,683	0,715
Trazione e Materiale	4,055.43	4,338.18	1,069	1,183
Mantenimento e vigilanza	1,844,04	1,826 58	0,486	0,498
Spese generali dei Magazzini	315.35	350.98	0,183	0,096
Totale . . .	10,609.76	11,048.82	2,795	3,014

Alle spese ordinarie, che, come abbiamo detto, salirono nel 1876 a . . . . L. 15,341,716.87
aggiungendo le spese straordinarie e quelle d'armamento, che andarono a . . . . » 1,858,777.66

si ha per tutte le spese d'esercizio la somma di . . . . L. 17,200,494.53
Siffatte spese erano salite nel 1875 a » 17,682,490.26
onde risulta la diminuzione di spesa nel 1876 di . . . . L. 481,995.73

Tale diminuzione è da attribuirsi principalmente a risparmio nel consumo del combustibile, a diminuzione nel prezzo del carbone, nonchè a minori spese dell'Amministrazione centrale.

Prodotti netti.

Dal montare dei prodotti lordi in . . L. 22,114,440.11
a cui sono da aggiungere gli introiti varii in » 391,943.20

e così dalla somma complessiva dei prodotti in . . . . L. 22,506,383.31
sottraendo le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio, che abbiamo veduto ascendere a . . . . » 17,200,494.53

risulta l'utile netto in . . . . L. 5,305,888.78
L'utile netto nel 1875 era stato di . » 3,568,185.04

Abbiamo quindi conseguito nell'esercizio 1876 il maggior utile di . . . . . . L. 1,737,703.74

dovuto, per quel che si è detto, in parte al cresciuto movimento, in parte ad economie ottenute nelle spese.

Esercizio (*Rete Calabro-Sicula*).

I prodotti della rete Calabro-Sicula, fatta deduzione della tassa governativa, salirono nel 1876, per la lunghezza media di chilometri 1003.93, alla somma di

L. 6,181,067.69 e per chilometro a . . . . L. 6,156.87
Erano stati nel 1875, per la lunghezza media di chil. 811.19 di
» 5,288,150.39 e per chilometro di . . . . » 6,519.00
Onde aumento nel prodotto complessivo di
L. 892,917.30 equivalente al 16.88 per cento;

diminuzione invece nella rendita chilometrica di L. 362.13

è a dire del 5.22 per cento.

La ripartizione dei prodotti tra i varii servizi è data dal quadro seguente:

Distinzione dei prodotti	1876	1875	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori e militari . .	3,248,832.18	2,780,802.11	468,030.07	»
Trasporti a grande veloc.	533,138.10	445,621.58	87,516.52	»
Id. a piccola veloc.	2,307,650.30	1,983,321.93	324,328.37	»
Introiti diversi	70,653.66	60,104.50	10,549.16	»
Telegrammi	20,793.45	18,300 27	2,493.18	»
Totale aumento nell'anno 1876 L.			892,917.30	»

Tutte le categorie di trasporto furono dunque in aumento. Se poi i prodotti si ripartiscono per linea e per chilometro, si ottengono i risultati consegnati nello specchietto qui appresso:

INDICAZIONE DELLE LINEE	Lunghezza media		Prodotto medio chilometrico		Aumento	Diminuzione
	1876	1875	1876	1875	nel 1876 a fronte del 1875	
Palermo-Porto Empedocle	137.65	125.82	8,477.47	8,709.14	»	231.67
Messina-Catania	95.00	95.00	15,628.80	14,905.22	723.58	»
Catania-Campobello	123.20	78.00	10,584.91	13,593.90	»	3,008.99
Catania-Siracusa	87.00	87.00	4,856.58	5,025.12	»	168.54
Taranto-Reggio	475.01	404.08	3,329.97	3,006.22	323.75	»
Eboli-Romagnano	38.35	19.92	4,149 18	2,115.03	2,034.15	»
Torremare-Grassano	54.72	15.37	1,131.88	1,363.93	»	232.05

dal quale apparisce come siano in aumento le linee Messina-Catania, Taranto-Reggio, Eboli-Romagnano; in diminuzione tutte le altre, e sovra tutta la linea Catania-Campobello. Causa della tanto notevole diminuzione di questa ultima è che i 45 chilometri di nuova linea aperti non hanno il movimento dei primi 78, interrotti come sono fra S. Caterina e Caltanissetta. In cambio i 19 chilometri, per i quali si è prolungata la linea Eboli-Romagnano, hanno di questa raddoppiato il traffico. L'aumento di 723 lire per chilometro avvenuto sulla linea Messina-Catania è da attribuirsi a tutte le maniere di trasporti, fatta eccezione di quelle delle merci a G. V. che subirono diminuzione.

Il numero dei viaggiatori salì nel 1876 a . . 1,628,565
mentre era stato nel 1875 di 1,438,877

quindi l'aumento di viaggiatori 189,688

ossia del 13.18 0[0].

Il prodotto corrispondente fu nel 1876 di
L. 3,248,832.18 e per viaggiatore di . . . . . L. 1.99
mentre era stato nel 1875 di
» 2,780,802.11 e per viaggiatore di . . . . . » 1.93

per conseguenza l'aumento di
L. 468,030.07 sul prodotto complessivo, è a dire del 16,83 0[0]; l'aumento di . , L 0.06

sul prodotto medio per viaggiatore, ossia del 3.10 0[0].

Sommando insieme le distanze percorse da tutti i viaggiatori, si ha per il 1876 il totale di
Chil. 70,544,449; la distanza media per ogni viaggiatore di . . . . Chil. 43.31
mentre nel 1875 la somma totale delle distanze è stata di
» 57,738,012, e la distanza media di . . . » 40.12
onde l'aumento di
Chil. 12,806,437 nel totale dei viaggi, l'aumento di Chil. 3.19

nella lunghezza media di ciaschedun viaggio; ossia l'aumento del 22,18 0[0] sulla lunghezza complessiva; del 7.97 0[0] sulla lunghezza media.

(*Continua*).

Nostre Corrispondenze

Roma, 24 luglio.

Tornate a galla nella stampa della Capitale e delle provincie le voci di Convenzioni già stipulate o per lo meno concordate fra il Governo e non so quali gruppi bancarii per l'esercizio delle ferrovie dello Stato, sono forzato anch'io a ripetervi che codeste voci non sono altro ancora fuorchè rifritture fantastiche di cronisti e corrispondenti alla magra di notizie vere. Nè è in mia facoltà di mutare questo mio vecchio *refrain*, per quanto possa tornare monotono ai vostri lettori, come torna uggioso a me stesso. L'on. Depretis e l'on. Zanardelli non furono mai discordi intorno alle modalità della soluzione del ponderoso problema: così almeno assicura per la millesima volta il *Diritto* di ieri sera, e l'on. Zanardelli continua ad occuparsi, con assiduità diurna e notturna, degli esami di confronto delle varie proposte e dei varii disegni di Capitolati. Se saranno rose, fioriranno. —

Prima di deliberare intorno all'accettazione od al rifiuto del disegno di risoluzioni sottoscritte nella Conferenza ferroviaria internazionale di Lucerna, il Ministero reputò conveniente di provocare in proposito l'avviso delle Provincie e dei Comuni interessati all'impresa del Gottardo, chiedendo loro altresì quale parte sarebbero disposti ad assumersi in proprio del nuovo onere di dieci milioni che spetterebbe all'Italia. Di risposte non ne pervennero ancora che poche, a quanto mi consta. —

La Società delle Ferrovie Romane avrebbe voluto che il Ministero approvasse la proposta votata dall'assemblea generale degli azionisti ch'ebbe luogo il 28 giugno scorso in Firenze circa l'erogazione della somma derivante da tutti i semestri scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877, sulla rendita spettante alle azioni ordinarie secondo la Convenzione 17 novembre 1873, a beneficio delle Azioni trentennarie ed antiche centrali Toscane, per saldo e stralcio di ogni loro pretesa. Ma il Gabinetto, forte dell'art. 8 della Convenzione testè citata, nel quale articolo è disposto che il Governo rimarrà, anche per patto espresso, estraneo al riparto della rendita fra le diverse specie di Azioni privilegiate o no, rifiutò recisamente e saviamente qualsiasi intromissione in proposito. —

La Società delle Strade Ferrate Sarde stabilì di convocare l'assemblea generale degli azionisti il 21 prossimo agosto, affine di sottoporle l'approvazione del progetto dei nuovi statuti e l'elezione del nuovo Consiglio d'amministrazione, a norma dell'art. 5 della Convenzione stipulata il 1° passato maggio. Composto di due terzi di Italiani almeno residenti nel regno, ed entrando in carica appena emesso il Decreto Reale d'approvazione degli statuti sociali, dovrà rimanervi sino a che siano aperte all'esercizio tutte le linee dette del secondo periodo; onde non è chi non vegga l'importanza speciale da annettersi alla scelta dei membri dell'anzidetto Consiglio. Ed io voglio altresì esprimere il voto che gli azionisti delle Sarde siano i primi ad offrire il lodevole esempio di separare la politica dall'amministrazione, applicando i criterii delle incompatibilità parlamentari. —

La Società dell'Alta Italia chiese all'Amministrazione centrale dei lavori pubblici che volesse ordinare per il 1° agosto prossimo la visita di ricognizione del tronco Dossobuono-Legnago sulla linea Verona-Legnago-Rovigo-Adria, e si farà buon viso alla domanda, io credo, dando facoltà alla Commissione ispettrice di fissare il giorno per l'apertura all'esercizio. —

Parimenti ho ragione di credere che verranno aperti nei primi dello stesso agosto due altri piccoli tronchi sulla linea ferroviaria Eboli-Potenza-Jonio, il primo da Balvano a Baragiano sul versante tirreno, il secondo da Grassano a Calciano sul versante adriatico. —

Le popolazioni del Cilento, preoccupate dal timore delle voci corse che la ferrovia Eboli-Reggio potesse disertare il loro territorio per quello del Vallo, chiamato già di Diano ed ora di Teggiano, affidarono l'incarico ad una eletta di loro conterranei di costituirsi in Commissione

e presentarsi al Ministero a difendere la loro causa. E la Commissione del Cilento eseguì avant'ieri il suo mandato, presentandosi tanto all'on. Presidente del Consiglio, quanto al Ministro dei lavori pubblici, dai quali ottenne formale promessa che giustizia sarà fatta. Ora sembra a me che molte ragioni di giustizia militino a favore delle belle pianure di Pesto, delle fertili valli di Agropoli, dell'Alento e del Mingardo, con una popolazione nota pel suo patriottismo, e numerosa di 170 mila abitanti sparsi in 82 Comuni, a fronte del Vallo di Teggiano, che comprende solamente 26 Comuni e 84 mila abitanti. Ma io sono ben lungi, mi affretto a dichiararlo, dal volere con ciò attribuire preventiva lode o preventiva critica al giudizio tecnico, che gli egregi ingegneri Imperatori e Passerini dovranno formulare, tenendo conto di una infinità di fattori; la mia non è che l'espressione di un desiderio. Aggiungerò ancora, intorno al soggetto medesimo, che l'on. deputato ing. Giordano presenterà nella settimana alla Commissione governativa precitata il suo progetto riveduto e corretto, nè quest'ultima ritarderà molto più a pronunziare il suo verdetto. —

Il *Commercio* di Genova, nel suo N. 182 del 19 corr., conteneva un lungo articolo di fondo intorno al modo, « veramente inaudito e stravagante, con cui dalla Prefet- « tura di quella città e dal Ministero dei lavori pubblici « s'interpreta e si eseguisce la legge 30 agosto 1868 sulle « strade obbligatorie ». Permettetemi di rispondere con poche righe al reputato giornale genovese, essendo di grande interesse pubblico che non si arresti o s'intralci il soddisfacente movimento, che oggi abbiamo in fatto di costruzioni stradali. Le disposizioni del Ministero sembrano a me perfettamente conformi alla legge, tendendo a costrurre una alla volta in ogni Comune le strade di carattere obbligatorio, in ordine alla loro importanza. Esse non toccano i bilanci ordinarii dei Comuni, calcolando soltanto il fondo speciale dalla legge stessa stabilito, a norma del quale appunto si suddividono i lavori da eseguirsi annualmente, ridotte le spese alla minima espressione possibile. Lungi dal voler correre troppo, sembra anzi a me che il Ministero faccia soverchio assegnamento sul tempo, dividendo le strade in piccoli tronchi, che appalta successivamente e separatamente.

Come è possibile, adunque, non bastino alle spese occorrenti i redditi provveduti dalla legge?

Può darsi che in qualche questione, come in quella a me nota fra Rossiglione e Tiglietto (a cui con troppa evidenza allude l'articolo del *Commercio*) vi siano degli interessi in conflitto, ribellantisi alle esigenze della legge; ma io desidererei che il *Commercio* aprisse le sue colonne alle ragioni di Tiglietto, dopo avere ospitato quelle di Rossiglione, e allora forse il prelodato periodico reputerebbe equo di mutare in lode il suo biasimo. B.

AZIONI COMUNI E PRIVILEGIATE DELLE FERROVIE ROMANE.

Firenze, 20 luglio.

Alcuni giornali hanno annunziato che, per parte di qualche possessore di Azioni comuni, vogliasi giudizialmente impugnare la transazione deliberata dagli azionisti delle Ferrovie Romane nelle due assemblee generali delli 26 marzo e 28 giugno scorsi. È noto che, colla detta transazione, le Azioni comuni, mediante l'abbandono di quattro annate d'interesse (dal 1° gennaio 1874 a tutto settembre 1877) sopra le L. 7.50 di rendita attribuite dal R. Governo a ciascuna Azione comune pel riscatto (ossia coll'abbandono di L. 26 nette), debbano le medesime andare prosciolte da ogni impegno e vincolo verso le Azioni privilegiate, e possano liberamente ritirare le loro quote di rendita con decorrenza dal 1° gennaio 1878.

Questa transazione era molto giudiziosa ed equa, mentre rispettava e conciliava nel miglior modo i reciproci diritti, e preveniva una lunga e dispendiosa lite in un affare già tanto disgraziato, rendendo subito disponibile il fatto suo per ciascun azionista dopo l'approvazione parlamentare della Convenzione pel riscatto.

Lasciando libero a ciascuno il giudiziale esperimento dei propri diritti, o di ciò che si crede tale, noi siamo fermamente convinti che poco cauti e prudenti siano quei possessori di Azioni comuni, i quali si facciano ad impugnare la transazione suddetta.

Se le pretese delle Azioni privilegiate avessero a trionfare giuridicamente, la sorte delle Azioni comuni sarebbe ridotta a L. 4 di rendita circa, e così queste ultime avrebbero un danno gravissimo; mentre ora, colle quattro annate d'interesse omai decorse sulle L. 7.50 di rendita lorda attribuita a ciascuna di esse, ossia colle L. 26 nette in totale, liberano affatto la propria posizione.

Questa sola considerazione dovrebbe consigliare i portatori delle Azioni comuni ad accettare ed eseguire quietamente la giudiziosa ed equa transazione di cui sopra.

Ma scendendo ad apprezzare i principali argomenti che si fanno valere dagli azionisti comuni, cui non piace la detta transazione, a sostegno delle loro pretese, si possono essi riassumere nei seguenti:

Che le Azioni privilegiate non hanno diritto di preferenza se non sugli utili, e che nel caso di perdita non possono rivalersi sulle altre comuni;

Che in tale senso ha già giudicato la Corte di Cassazione di Firenze;

Che inoltre l'attribuzione delle L. 7.50 di rendita stabilita pel riscatto delle singole Azioni comuni è definitiva ed inattaccabile;

Che in fine la Società non può con una sua deliberazione infirmare i diritti dei singoli azionisti.

Non è qui il luogo di trattare distintamente e diffusamente tali argomenti, ma solo di sfiorarli per farsi un adeguato criterio della cosa.

Anche ammettendo per un momento (ciò che sarebbe molto controverso e non crediamo vero) che le Azioni privilegiate non abbiano preferenza che sugli utili sociali, è certo (come risulta dai bilanci sociali) che la Società delle Romane avrebbe realizzato molti utili dall'anno 1869 in poi; e questi utili, sui quali avrebbe spettato una priorità alle Azioni privilegiate, furono convertiti in lavori ed opere a vantaggio comune. Non hanno quindi diritto le Azioni privilegiate di reclamare almeno la preferenza su tali utili, che ascendono ad una somma cospicua? Gl'interessi della rendita assegnata alle Azioni comuni, sino a che non ne segua l'effettivo riparto fra le Azioni e mentre tutto sta in massa, non appartengono per priorità alle Azioni comuni?

La sentenza poi della Corte di Cassazione dichiarò sol-

tanto che le Azioni privilegiate formavano parte del capitale sociale, ma non potevano equipararsi alle Obbligazioni e non avevano diritto agl'interessi, salvo che nella esistenza di utili, che allora non erano dimostrati. Quindi la questione rimane ancora impregiudicata, tanto più a fronte della dimostrata esistenza di utili.

D'altronde, potevano le Azioni comuni dismettere l'oggetto, l'ente sociale, a pregiudizio dei portatori delle Azioni privilegiate, che col progresso del tempo potevano sperare di essere integralmente pagate?

La Convenzione stabilita col R. Governo per la cessione delle linee sociali non poteva essere, come non fu, attributiva d'un preciso diritto alle singole Azioni comuni perchè avrebbe recato pregiudizio alle Azioni privilegiate. Ciò venne riconosciuto espressamente all'art. 8° della Convenzione pel riscatto.

Quanto all'argomento che la Società non potesse prendere un equo temperamento di transazione fra le diverse qualità di Azioni, esso è contrario ed al citato art. 8° ed al diritto comune.

L'art. 8° dice formalmente che la Società potrà regolare il riparto della rendita fra le varie categorie di Azioni in base ai loro rispettivi diritti, sempre all'infuori del R. Governo. Se codesto articolo, che forma parte integrante della Convenzione, deve spiegare qualche effetto e ricevere la sua esecuzione, egli è appunto col dare facoltà alle Assemblee generali di prendere valide deliberazioni a tale riguardo, e tanto più di venire ad un'onesta ed equa transazione dei rispettivi diritti e pretese.

Anche secondo il diritto comune, deve trovarsi modo di sciogliere equamente e per via di transazione una questione che interessa i soci tutti nell'oggetto sociale. La definizione giuridica non è una necessità essenziale. Le forme usate nella deliberazione suddetta sono quelle richieste dallo statuto sociale; e risulta che gli stessi azionisti comuni accettarono, ad una immensa maggioranza, la proposta transazione. Perchè dunque vorrà e potrà una minima frazione di essi portare danno a tutti quelli, che a grande maggioranza credettero utile ed accettabile l'offerta transazione?

Le asserzioni poi della *Semaine financière* di Parigi, del 7 corr., che la citata deliberazione dell'Assemblea delle Romane abbia lasciato il tempo che ha trovato, e che gli azionisti abbiano disposto di ciò che non era in loro potere, perchè il Parlamento italiano, nell'approvare la Convenzione del riscatto, poteva stabilire per la rendita la sola decorrenza dal 1° gennaio dell'anno in corso all'epoca dell'approvazione stessa, — non reggono.

Qualunque modificazione avesse a farsi alla Convenzione pel riscatto, dovrebb'essere accettata da amendue le parti contraenti; e noi crediamo che, massime nel verificato miglioramento della posizione delle Romane, gli azionisti non consentirebbero mai ad abbandonare le quattro annate d'interessi maturati. Il ritardo avvenuto nell'approvazione parlamentare della citata Convenzione fu indipendente affatto dagli azionisti, e non recò alcun danno, anzi recò vantaggio al R. Governo, che si valse dei fondi sociali per riattare e porre in assetto tutte le linee sociali ed il materiale relativo.

Noi siamo quindi fermamente convinti che gli azionisti comuni non agiscano assennatamente e secondo il loro vero e positivo interesse nello intraprendere la questione giudiziale suddetta; e ci permettiamo di rammentar loro che *il meglio è nemico del bene*, e che *chi troppo vuole nulla stringe.* Speriamo, ad ogni modo, che i tribunali romani vorranno, nella loro saggezza, confermare la transazione surriferita, improntata com'è a tutti i principii di equità e giustizia.

X.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il 17 corr. ebbe luogo una visita al tronco Mondovì-Bastia per parte dell'Ispettore del Genio civile Comm. Schioppo, incaricato dal Ministero del collaudo del detto tronco. Quella visita aveva per iscopo di accertarsi dello stato dei lavori e prender nota di quelli ancora occorrenti per poter quindi addivenire al collaudo definitivo.

Nella fatta ispezione, a cui assistevano pure, oltre il Commissario governativo pel tronco medesimo, i rappresentanti del Municipio concessionario e della Società dell'Alta Italia, fu constatato essere ancora parecchie le opere mancanti o non ultimate per rendere la strada veramente collaudabile.

Nella Conferenza tenuta ultimamente a Genova, come fu da noi annunciato, circa il servizio dei binarii sulle nuove calate di fronte ai Magazzini generali, venne stabilita la costruzione di un piano caricatore pei liquidi infiammabili, da sostituirsi a quello di Piazza Caricamento, che verrebbe soppresso, con vantaggio della città, pel pericolo che ivi presenta.

Ora sappiamo che il progetto di tale piano caricatore si sta elaborando negli Ufficii delle Ferrovie dell'Alta Italia, e che quanto prima verrà rassegnato all'approvazione governativa. Sappiamo pure che sui detti binarii verrà collocata altresì una pesa a bilico, che fu riconosciuta indispensabile per le esigenze del servizio.

Ci scrivono da Acerenza (provincia di Potenza), in data 14 corr:

Una festa straordinaria ebbe qui luogo ieri: il ponte sul Bradano raggiunse la sponda opposta. Quest'opera, che da tanto tempo formava l'oggetto delle più grandi aspirazioni del paese, è ora compiuta.

Alle 7 del mattino, la valle del Bradano era ripiena di ogni classe di cittadini; assistevano a questa operazione il Sindaco di Acerenza e quello di Pietragalla. Il varamento si compì felicemente, e tutti si augurano uno spettacolo simile, a suo tempo, per l'altro ponte sullo stesso fiume a Genzano, che la medesima Casa costruttrice ha già ora in lavorazione nelle officine.

Non possiamo tacere una parola di lode per il di-

stinto ingegnere signor Di Napoli, direttore dei lavori, e per l'imprenditore generale dell'opera sig. ingegnere Rosi, che alla Casa Castel-Latta e Galopin-Süe di Roma commise la costruzione della travata metallica, la quale, a giudizio di persone competenti non è inferiore agli altri lavori di simil genere che la stessa Ditta costruisce ed ha costruito nelle nostre provincie.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Torino-Bra — La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 20 corrente del Consiglio comunale, propose che si accordasse una proroga del termine utile per la costituzione della Società per questa ferrovia.

Il cons. Davicini parlò della necessità di ottenere che con questa linea si possano coordinare i varii altri tronchi proposti, mediante identicità di scartamento.

Il Sindaco rispose che tanto vivo è il desiderio di ciò, che si fecero ripetute pratiche per indurre a tale intesa le due Società Torino-Bra e Mirafiori-Giaveno; ma non si ottenne, e non v'ha speranza di ottenerlo. Intanto il Consiglio poteva votare quanto gli si chiedeva pel tronco Torino-Bra; i capitali necessarii sono trovati, e di questo poteva dare assicurazione precisa. Tutto è in pronto: non s'aspetta che la concessione governativa. Aggiunse che vane furono tutte le istanze fatte per ottenere che il tronco Bra-Carmagnola si riducesse a scartamento ordinario, ma si potranno però rinnovare.

Dopo altre osservazioni dei consiglieri Davicini, Rossi e Benintendi, il cons. Spantigati, alla sua volta, affermò essere la Società costituita ed aver a disposizione sua i capitali occorrenti; ed aggiunse essere espresso desiderio del Governo che nelle clausole della concessione sia riservato il diritto di richiamare a sè il tronco Bra-Carmagnola per ridurlo a scartamento ordinario.

Il Consiglio approvò quindi la proposta della Giunta.

Ferrovia Mirafiori-Giaveno — La Giunta medesima, nella suddetta adunanza del Consiglio comunale, chiedeva di concedere all'assuntore della costruzione di questa ferrovia un sussidio chilometrico di L. 6000.

Il cons. Favale osservò che questo tronco si innesterebbe alla linea Torino-Bra, ma che la diversità di scartamento tra quello e questa renderebbe impossibile un servizio cumulativo, malagevoli i servizi separati, a meno che a Mirafiori non si facesse una grande Stazione pel trasbordo di persone e di robe. Per ovviare a questo inconveniente, propose di dichiarare che il sussidio chilometrico si darà per la intera linea da Torino a Giaveno.

Il Sindaco fece osservare che così si aumenterebbe la spesa di 30 mila lire.

Il cons. Favale replicò che questa differenza non cambia molto la questione: alla ferrovia di Bra si dà un concorso che supera d'assai quello che avrebbe avuto in ragione di 6 mila lire per chilometro. Ed a questa, che, per essere a scartamento maggiore, offre più ragguardevoli mezzi di traffico, dovrebbonsi pure maggiori riguardi. I Comuni interessati già raccolsero generosissimi sussidii di 474 mila lire, e si può quindi senza scrupolo concedere più largo concorso; ma solo per la linea intera. Presentò quindi l'ordine del giorno seguente:

« Il sussidio s'intenderà concesso per l'intera linea Torino-Giaveno, qualora le esigenze dell'esercizio della medesima impongano la costruzione di un binario speciale per il tronco Torino-Mirafiori ».

Il cons. Sambuy desidera anch'esso che una sola Società possa assumere la costruzione e l'esercizio delle due linee: a tronchi e servizii separati conviene organizzare coincidenze che, anche quando le Società assuntrici sono in ottime relazioni, non corrispondono sempre regolarmente ai bisogni del Commercio. Egli ha fede grandissima nell'avvenire delle ferrovie a scartamento ridotto, ossia economiche; ma vede un pericolo pel loro avvenire, e quindi un danno emergente pel paese, se non si provvede fin d'ora all'uniformità degli scartamenti su tutte le linee, che formeranno la gran rete secondaria. Presentò quindi il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale, preoccupandosi dell'avvenire della rete ferroviaria a scartamento ridotto, incarica la Giunta di provvedere affinchè per le linee sussidiate dal Municipio si adotti un tipo di binario unico, affinchè siano resi possibili i servizii cumulativi, indispensabili per evitare i trasbordi ed i numerosi inconvenienti che ne sono conseguenza ».

Il cons. Favale disse non credere che per queste brevi linee si abbiano a far servizii cumulativi, e d'altronde essere interesse di Torino che tutte irradino verso la città. Dichiarò quindi che tali esigenze, cui le Società si piegherebbero se ne riconoscessero un utile, riesciranno a toglierci il modo di aver nuove ferrovie, se si vogliono imporre in massima generale e per tutti i casi.

Dopo ciò, l'ordine del giorno Favale venne adottato; e dopo lunga discussione, a cui presero parte in vario senso il Sindaco, i consiglieri Noli, Arnaudon, Gioberti, Rossi, Pasquali, Allis e Sclopis (il quale insistette perchè il Municipio imponga per l'avvenire, in ogni Convenzione per concorso a costruzioni di ferrovie ausiliarie, l'adozione del binario-tipo), anche l'ordine del giorno Sambuy venne approvato con 17 voti contro 14.

Il cons. Sclopis chiese poi che si mettesse ai voti la proposta della Giunta per la ferrovia Mirafiori-Giaveno; ma il Sindaco rispose che tale approvazione era inclusa nell'ordine del giorno Favale, che ampliò la proposta stessa.

Ma lo Sclopis insistette perchè nel verbale si facesse risultare che il Consiglio approvò la costruzione della ferrovia Torino-Giaveno, concedendole definitivamente il sussidio proposto dalla Giunta.

Ed il Consiglio approvò la proposta Sclopis.

Ferrovia di Casale — Nella suddetta adunanza del Consiglio, il cons. Allis chiese a qual punto sieno le trattative, e quali sieno le intenzioni del Municipio intorno al sussidio da concedersi per questa ferrovia; e fece istanza perchè si solleciti una deliberazione, essendovi richiesta di concessione per parte di una poderosa Società, ed il Governo pare favorevole alla domanda.

Il Sindaco rispose che fu presentata bensì una domanda di sussidio per somma ingentissima; ma se non si presentava un concessionario, che assumesse con malleveria la costruzione e l'esercizio della ferrovia, conveniva provare l'esistenza di una Società costituita con capitali sufficienti. Nel caso presente, la Società esiste, ma ignorasi finora se il Governo accetterà le condizioni di essa. Quando ciò sia, si sottometterà la richiesta di sussidio alla Commissione delle ferrovie, e se ne riferiranno le proposte al Consiglio.

Frattanto nulla si poteva deliberare in proposito.

Tramways in Torino — La Giunta municipale, nella seduta del 18 corrente del Consiglio comunale, propose la concessione alla Società belga delle due nuove linee, già accennate nel precedente nostro numero: cioè da piazza Castello per via Palazzo di Città, via Milano, via Ponte Mosca, sino alla barriera di Lanzo, e fra le piazze Milano e Madama Cristina per il corso Santa Barbara, corso San Maurizio, via Rossini e via Accademia Albertina.

Il cons. Allis fece raccomandazioni sul servizio dei *tramways*: vorrebbe due cavalli accoppiati per ogni carrozzone; vorrebbe più fattorini e meglio retribuiti; vorrebbe sempre lo stesso prezzo nei dì feriali e festivi.

Il Sindaco diede spiegazioni, e promise che cercherà di ottenere di più dalla Società belga.

Il cons. Rey credeva che lo stabilimento di un *tramway* nell'angusta via del Palazzo di Città potesse recare grave disturbo e produrre gravi inconvenienti.

Il cons. Sambuy conveniva anch'egli, proponendo di adottare il sistema, già in uso a Vienna, di non far fer-

mata che al crocicchio delle vie. Chiedeva poi che si modificasse alquanto il tracciato del *tramway* per la piazza Madama Cristina: invece di correre parallelo alla via Nizza, per riuscir poco lungi dalla barriera di tal nome, dovrebbe correre diagonalmente, piegando verso il Valentino.

Il cons. Noli disse che, dopo la concessione della linea del *tramway* sino alla Madonna del Pilone, cessò il servizio degli *omnibus* pel ponte di Barra, per Sassi, per San Mauro. Fa quindi istanza perchè s'induca la Società belga a prolungare sino al ponte di Barra la linea della Madonna del Pilone.

Il Sindaco rispose al cons. Rey, che la Società accettò la clausola di cessare l'esercizio del *tramway* in via Palazzo di città, ove da esso sorgessero pericoli ed incomodi, riservando il binario a due sole corse al giorno per trasporto dei veicoli. Intanto essa s'assunse l'obbligo di surrogare, a sue spese, in quella via la selciatura attuale con un lastricato a prismi. Così si avrà un vantaggio, quand' anche la prova fallisse.

Rispose pure ai consiglieri Sambuy e Noli, che si rifaranno istanze nel senso da loro espresso.

Messa quindi ai voti la proposta della Giunta, risultò approvata.

— Nella suddetta adunanza del Consiglio comunale, del 20 corr., si riprodusse la domanda del cav. Colli, proprietario della ferrovia di Rivoli, di stabilire un *tramway* a vapore fra la piazza dello Statuto e la Tesoriera.

La Giunta municipale diede voto favorevole, coll'assoluta condizione al concessionario di cessare l'esercizio del tronco di diramazione dalla sua ferrovia e di ridurre le cose in pristino, a semplice avviso del Consiglio comunale, o per esso della Giunta, dopo i primi tre mesi d'esercizio, senza uopo di addurre motivi, o di altra formalità.

Sopra alcune obbiezioni del cons. Pasquali, il Sindaco dichiarò che la Giunta prendeva formale impegno di provvedere a che la circolazione non fosse in alcun modo intralciata. È vero che, durante il periodo di prova, il concessionario si varrà di un'unica locomotiva speciale, ma sarà sempre con questa sola, e non mai con locomotive ordinarie, che farà il servizio sulla piazza.

Ed il Consiglio approvò senz'altro la proposta della Giunta.

Ippoferrovia a Genova. — Il *Corriere Mercantile*, del 21, scrive:

Già da alcuni giorni è incominciato in via Milano lo impostamento delle guide pel *tramway*; e, se i lavori sono fatti con quella attività con cui lo furono in Sampierdarena, non resterà che il traforo della galleria a San Benigno, per avere, oltre ad un comodo ed economico mezzo di trasporto, la liberazione dalle vessazioni dei vetturini suburbani.

Ippoferrovia a Roma. — Leggiamo nella *Libertà:*

Anche Roma avrà il suo *tramway*; oramai che i lavori della ferrovia a cavalli da Porta del Popolo a Ponte Molle sono quasi ultimati, ne possiamo discorrere con una certa libertà.

Il sig. Oblieght ne ottenne, il 18 gennaio dell'anno corr., la concessione dal Governo, d'accordo col Municipio. Il sig. Oblieght, il quale ha vasti terreni di sua proprietà lungo la via Flaminia, aveva grande interesse che tutta la zona compresa fra il Ponte Molle e la Porta del Popolo fosse messa in rapida comunicazione colla città. Per meglio raggiungere lo scopo, ha affidato la costruzione e l'esercizio della ferrovia a cavalli alla *Società anonima dei tramway di Roma e Milano*, la quale, avuta l'approvazione dei progetti, incominciò i lavori alla metà di giugno, ed ora è presso ad ultimarli.

La prima ferrovia a cavalli di Roma misura una lunghezza di metri 2740 circa; e partendo dalla Porta del Popolo, raggiunge la rampa del Ponte Molle, dove sarà stabilita una piccola Stazione.

È costruita sul sistema Vignole, e tra rotaia e rotaia corre una distanza di metri 1.40.

Lungo la via sono stabiliti sei scambii, in modo che i vagoni possano darsi il cambio sull'unico binario, tanto nell'andata che nel ritorno.

Per ora la nuova ferrovia verrà esercitata con 8 vagoni, 4 dei quali sono aperti e 4 chiusi. Questi ultimi sono divisi in due classi, e contengono 12 posti di prima classe, 12 di seconda, e due piattaforme esterne, sulle quali possono prendere posto 10 persone per parte.

I vagoni, eleganti e comodi, sono stati costruiti nelle officine di Nivelles, appartenenti alla *Société Metallurgique et Charbonnière Belge*.

Ogni vagone verrà trascinato da un cavallo. L'Impresa fratelli Fedeli ha assunto l'obbligo dell'esercizio della ferrovia, ed ha provveduto ottimi cavalli. Si crede che l'inaugurazione, che verrà fatta con gran pompa, avrà luogo verso la fine del mese. Saranno spediti da Milano, per quest'occasione, alcuni vagoni di gran lusso.

Le partenze da Porta del Popolo avranno luogo ogni 10 minuti nei giorni feriali, ed ogni 5 minuti nei giorni festivi. Occorrendo, si possono far camminare contemporaneamente sulla linea 18 vagoni, senza che uno sia d'impedimento all'altro. — L' apertura della ferrovia a cavalli servirà a dare nuova vita alla via Flaminia, e potrà essere un eccitamento all'impianto in quella località di stabilimenti industriali.

Ferrovie venete — Dal *Giornale di Padova* riferiamo per debito di cronisti:

Invitati dall'egregio comm. Piccoli ff. di Sindaco, si radunarono il 10 corrente in Padova, nel Municipio, i Sindaci dei principali Comuni interessati nella questione della linea ferroviaria Adria-Chioggia-Padova.

A questa conferenza intervenne eziandio l'ing. Rougier, rappresentante il duca Melzi, che confermò l' impegno da lui assunto di cedere gratuitamente il terreno per la costruzione della ferrovia per tutto il lunghissimo tratto che essa percorre nel suo latifondo di Copa e Corezzola. E dalle lusinghiere parole dell'egregio ingegnere, pronunciate su tale argomento, è lecito anco sperare che il prelodato sig. duca costruirà inoltre a sue spese l'argine stradale.

Tutti i rappresentanti dei principali Comuni di quella vasta e ricchissima zona si mostrarono compresi della somma utilità di quell'impresa, e devennero all'unanimità alle seguenti deliberazioni:

Si domanderà al Governo la concessione della ferrovia Adria-Padova con eventuale diramazione Foresto-Chioggia. La diramazione, infatti, dalla linea Adria-Padova per Chioggia resta subordinata all'adesione che si spera da questa ultima città, la quale, vedendo come la linea per Padova vada assumendo sempre più una grande probabilità di riuscita, potrebbe abbandonare (?) la linea Loreo per venire a Villa del Bosco, ed avere così a sua disposizione, tanto la linea per Adria, quanto quella per Padova.

Fu deliberato inoltre di studiare sulla convenienza che il Consorzio ferroviario costruisca il solo corpo stradale, lasciando la soprastruttura e l'esercizio al Governo, oppure che compir debba la strada intera a proprie spese, esercitandola per conto proprio.

Fu nominato infine un Comitato esecutivo, composto del cav. Erizzo deputato provinciale, dell'on. Piccoli ff. di Sindaco di Padova, e dei signori Sindaci di Piove e Cavarzere.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Secondo una corrispondenza del *Journal de Genève*, i delegati bernesi alla Conferenza della ferrovia del Gottardo, che si terrà in Berna il 27 corrente, hanno ricevuto per istruzione di dichiarare che, se le ferrovie bernesi non fossero poste direttamente in relazione colla rete del Gottardo, sia mediante la linea Lucerna-Immensee, oppure mediante battelli-traghetti sul lago dei Quattro Cantoni, il Cantone di Berna non solo non si presterebbe ad ulteriore sovvenzione, ma non continuerebbe neppure il pagamento della sovvenzione già votata.

— Un'altra corrispondenza da Berna, 20, allo stesso giornale dice che il Governo italiano ha dichiarato al Consiglio federale che lo autorizzava, come già fece pure il Governo germanico, ad applicare tutta o parte della cauzione della Società alla continuazione dei lavori. Questo punto è dunque regolato, locchè permette di proseguire la costruzione in una certa misura e durante un certo tempo.

Si annunzia inoltre (continua la detta corrispondenza) che il Governo italiano, quantunque non sia molto soddisfatto dei risultati della Conferenza di Lucerna, è tuttavia disposto ad ammettere in massima le basi fondamentali del protocollo addizionale.

Il Governo italiano è, del resto, forzato a riconoscere che l'impresa del Gottardo non può, checchè avvenga, essere abbandonata; ma, d'altra parte, esso reclama anzitutto (a quanto pare) la costruzione della linea del Monte Cenere, cioè la proposta che aveva già fatta a Lucerna. Se esso non rinuncia a questa esigenza (la quale, del resto, si comprende, perchè si appoggia sulla Convenzione del 1869), ciò potrebbe annullare tutti i risultati ottenuti col protocollo addizionale, attesocchè la Germania ha dichiarato di opporsi a che si stabilisse la priorità in favore del Monte Cenere, o sarebbe obbligata, in caso contrario, a chiedere essa pure la priorità per la diramazione Zough-Arth.

Da parte sua, il Cantone Ticino annette una grande importanza alla costruzione immediata della linea del Ceneri, e si assicura che la Delegazione di questo Cantone alla Conferenza di Berna è incaricata di farne una condizione *sine qua non* per un nuovo sussidio. Tuttavia, malgrado tutto ciò che si possa dire delle intenzioni manifestate dagli interessati all'impresa del Gottardo, non è men vero ch'essi saranno obbligati a fare nuovi sacrifizii, se non vogliono vederla abbandonata.

— Nel *Progresso* di Como troviamo una lettera del ministro Zanardelli al sig. Brambilla, il quale avea scritto alcuni articoli sulla questione del Gottardo.

L'on. Ministro dichiara « che le Rappresentanze, che votarono cospicui sussidii, saranno udite prima di prendere una qualsiasi decisione; onde questa sarà aiutata dai lumi di quanti hanno in argomento vitali interessi ». Ed assicurò che farà ogni sforzo, « affinchè l'Italia ottenga quelle maggiori guarentigie per il compimento della rete del Gottardo, che è concesso dalla condizione di cose che i precedenti trattati hanno fatta ».

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 24.90 dal lato di Göschenen, e di m 6 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 30.90, cioè m. 4.40 in media giornaliera. — Sempre terreno franoso ad Airolo; la perforazione fu ripresa, ma il lavoro è lento e difficile.

Ferrovia del Sempione — Il Tribunale federale ha assegnato alla Società della Ferrovia del Sempione i fr. 250,000, che a suo tempo erano stati depositati presso le Autorità vallesane in garanzia dell'esecuzione degli obblighi assunti. La detta Società però non potrà disporre di questo deposito, se non quando la linea Visp-Briga sia terminata ed aperta all'esercizio.

Ferrovie francesi. — Il Sindacato delle grandi Compagnie, incaricato della costruzione e dell'esercizio della ferrovia della Gran Cintura di Parigi, ha aperto alla circolazione una prima sezione della linea, quella che parte da Noisy-le-Sec per metter capo a Juvisy, riunendo così le ferrovie dell'Est e d'Orléans. Otto Stazioni sono stabilite alla traversata delle località di Rosney-sous-Bois, Nogent, Bry-sur-Marne, Haut-Champigny, Champigny, La Varenne-St. Maur, Sucy-Bonneuil, Villeneuve-St. Georges, e Draveil.

Il servizio venne attivato in conformità a quello già in corso tra le Stazioni del Nord e dell'Ovest per la ferrovia circolare d'Ermont-Argenteuil; i treni partono dalla Stazione di Parigi-Est per giungere a Parigi-Orléans, e viceversa. Pel momento, soli 4 treni percorreranno in ciascun senso il nuovo tronco.

— È stato pubblicato il prospetto ufficiale dei prodotti ferroviarii durante il 1° trimestre 1877.

Al 31 marzo 1877, le ferrovie d'interesse generale in esercizio in Francia avevano la lunghezza totale di 20,407 chil., mentre al 31 marzo 1876 non erano in esercizio che soli 19,894 chil. La rete si è dunque accresciuta in un anno di 513 chil.

I risultati dell'esercizio furono, in generale, meno soddisfacenti nel 1877 che nel 1876; poichè, durante i mesi di gennaio, febbraio e marzo dell'anno corrente, la media dei prodotti lordi chilometrici discese, sul complesso della rete, a 9,267 fr., in confronto di 9,486 fr. ottenuti nell'eguale periodo del 1876.

Però, in seguito all'aumento della rete in esercizio, la somma totale dei prodotti ascese a fr. 188,697,451, cioè si accrebbe di fr. 603,288 in confronto dell'eguale periodo del 1876.

Ferrovie austro-ungariche. — Un'apposita Commissione officiale esistente in Vienna pubblicò testè la statistica dei disastri accaduti nell'Impero lungo l'anno 1876. La somma complessiva delle linee aperte al servizio del pubblico in quell'anno era di 10,670 chilometri, cioè chilometri 507 più dell'anno precedente. I sinistri, di cui si ebbe contezza, furono 1238, cioè a dire 277 di meno che nel 1875. Divisi in categorie, furono: 217 casi di treni sviati dalle guide; 72 casi per lo sbaglio del binario nell'entrare od uscire dalle Stazioni; 407 casi furono dovuti al deperimento del parco d'esercizio, e 186 alla forza degli elementi; come 466 volte accaddero avarie di persone, ovvero di animali e di rotabili pigliati sotto le ruote. Più gravi di tutto, s'intende, sono le disgrazie toccate a persone; e quanto a queste, s'ebbero a lamentare 187 morti e 288 feriti. Tra i morti, furono 3 i viaggiatori, e dei feriti 27, mentre tutte le altre vittime furono persone addette al servizio delle ferrovie.

Ferrovie militari in Germania. — A proposito della ferrovia di Metz, di cui parlammo nel numero precedente, l'*Allgemeine Militär Zeitung* dice che si son fatti grandi sforzi per indurre qualche Compagnia privata ad assumerne la costruzione; però essendo iti a vuoto, non resta se non che lo Stato imprenda a proprie spese la costruzione di una linea che ha tanta importanza strategica.

È a notarsi che nel costruire la nuova linea sarebbero adoperate in gran misura traversine di ferro: si sono fatti molti esperimenti in Germania per vedere se non si possano sostituire con vantaggio le traversine di ferro a quelle di legno, ed il risultato fu che per l'avvenire si farà grandissimo uso delle prime in tutte le ferrovie costruite dallo Stato o ad esso appartenenti.

Treni-ambulanze in Russia. — Il treno sanitario N. 2, della granduchessa Alessandra Petrowna, componesi di 19 vetture da viaggiatori, 16 delle quali addette al trasporto dei feriti e 3 pel personale medico; ha inoltre una vettura-cucina, una vettura-lingeria, una di provvigioni (confetture, conserve, ecc.), ed una di pezzi di ricambio del materiale ferroviario. Tale convoglio può trasportare comodamente 128 feriti, in ragione di soli 8 per vettura; tutti i bisogni dei malati furono preveduti colla più grande sollecitudine fino ai menomi dettagli: materassi eccellenti, guanciali di diversa dimensione, lingeria, coperture, abiti da camera e tavoletta presso ciascun letto. Ogni vettura contiene inoltre un orologio, un filtro e delle stoviglie. Di lingeria e di medicinali il convoglio è provveduto largamente.

Tutto il mobilio interno è dovuto alla liberalità della granduchessa sunnominata; i letti e le barelle sono provveduti dal Ministero della guerra.

Il convoglio è accompagnato da un delegato della Società della Croce Rossa, da un infermiere per ogni vettura, da 20 suore della Carità, da un cappellano e da tre medici; esso è condotto da un capo-convoglio, sussidiato da 5 impiegati della Compagnia ferroviaria del Baltico.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta* ha pubblicato un decreto, che accorda la concessione *a perpetuità*, e senza sovvenzione, di una linea da Malpartida a Caceres, passando per Placensia, Galisteo, Riolobo, Portezuelo, Garro-

villas, las Nevas, Anoyo del Puerco e Malpartida de Caceres.

Colla concessione della linea da Siviglia a Merida, questa concessione costituisce una innovazione nel regime ferroviario in Spagna, l'adozione cioè del principio inglese ed americano, che lascia lo Stato in disparte nella costruzione e nell'esercizio delle strade ferrate, e le considera puramente e semplicemente come spettanti all'industria privata.

Ferrovie americane — Un telegramma da Nuova York, 22, annuncia che lo sciopero dei macchinisti delle ferrovie minaccia di estendersi in tutto il paese. La circolazione sulle ferrovie della Pensilvania e dell'Ohio è sospesa. Parecchi reggimenti di milizia proteggono le linee. La sera del 21, una folla di 5000 persone attaccò la milizia a Baltimora, e ferì parecchi militi. La milizia fece fuoco, ne uccise 10, e ne ferì 30. La folla distrusse la Stazione e l'Ufficio telegrafico.

— Un altro telegramma da New-York, 22, reca:

Notte terribile a Pittsburg. I rivoltosi si sono impadroniti dei fucili e dei cannoni, e tirarono contro i vagoni e le officine delle ferrovie, dirigendo il fuoco dell'artiglieria contro il luogo delle macchine, ove la milizia è trincerata. La milizia tentò di uscire, ma fu respinta; quindi riescì ad uscire, ma vi furono 30 morti e molti feriti: 125 macchine e 250 vagoni distrutti, la Stazione incendiata. Le perdite ascendono a due milioni di dollari. Lo Sceriffo di Pittsburg fu ucciso. La milizia si ritirò sulla riva settentrionale del fiume Alleghany, e quindi venne dispersa ed inseguita dai rivoltosi. Pittsburg è in piena anarchia.

— Finalmente un telegramma da Nuova York, 23, dice che a Pittsburg 2000 vagoni furono saccheggiati e incendiati. Si calcolano 4 milioni di dollari di danni. Lo sciopero estendesi, ed il Governo concentra truppe in parecchi punti.

Notizie Diverse

Associazione dei costruttori meccanici ed arti affini. — Abbiamo già annunziato come il 3 marzo ed il 30 aprile di quest'anno, molti costruttori meccanici, convenuti da tutte le provincie d'Italia, si radunavano per la prima volta in Roma, sotto la presidenza del senatore Alessandro Rossi; e come in queste sedute venivano poste le basi della suddetta Associazione, avente lo scopo di tutelare gl'interessi del commercio e dell'industria italiana nelle costruzioni meccaniche, ecc.

Ora, per cura del Comitato direttivo dell'Associazione medesima, sono usciti alla luce i primi suoi atti. Nella circolare che li precede, il Comitato dice:

« La distanza dalla sede dell'Associazione è certamente una delle cause che rendouo difficili le relazioni e lo scambio delle idee tra i costruttori meccanici italiani, e tendono a paralizzare gli sforzi dell'Associazione stessa. Per ovviare a questa difficoltà, ed anche per offrire ai costruttori il mezzo di fare proposte e di svolgerle anche all'infuori delle assemblee generali, ma però sempre in seno all'Associazione, il Comitato direttivo ha formato gli otto Circoli seguenti, ciascuno dei quali è presieduto da uno dei suoi membri ed ha una sede speciale, a cui dovranno far capo i costruttori appartenenti al Circolo.

1° Circolo Siciliano — Presieduto dal comm. Florio, membro del Comitato direttivo. — Palermo;

2° Circolo Meridionale — Comm. ing. A. Cottrau, presidente del Comitato. — Napoli;

3° Circolo Romano, comprese Umbria e Marche. — Sig. Conscience Enrico, della ditta E. Conscience e fratello, membro del Comitato. — Roma;

4° Circolo Toscano, compresa la Romagna e la parte orientale dell'Emilia — Comm. ing. Luigi Orlando, vice-presidente del Comitato. — Livorno;

5° Circolo Veneto, compresa Mantova. — Ing. Bas Giulio della Casa E. G. Newille, membro del Comitato. — Venezia;

6° Circolo Lombardo, compresa la parte occidentale dell'Emilia — Ing. Tosi Francesco della ditta Cantoni, Krumm e C., membro del Comitato — Milano;

7° Circolo Piemontese — Cav. Piana Giovanni, vice-presidente del Comitato. — Torino;

8° Circolo Ligure — Cav. ing. P. Peirano della ditta G. Ansaldo, membro del Comitato. — Sampierdarena ».

Il Comitato invita quindi i costruttori, anche non soci, a far pervenire alla sede centrale, ovvero al membro del Comitato che presiede il Circolo a cui essi appartengono, i dati seguenti:

« 1° La cifra approssimativa delle imposte dirette ed indirette, che l'azienda industriale paga allo Stato, alla Provincia ed al Comune;

« 2° Il numero approssimativo degli operaj e del personale dirigente impiegati nell'opificio.

« 3° La cifra approssimativa degli stipendii e salarii al personale direttivo ed agli operaj;

« 4° Un elenco delle opere e delle costruzioni principali uscite dall'opificio per conto dello Stato, delle Provincie, Comuni, Ferrovie, Compagnie di navigazione, Corpi morali, privati ».

Il Comitato poi dichiara che da queste schede dei singoli costruttori esso risalirà alle cifre collettive, rappresentanti l'importanza delle costruzioni meccaniche del Regno, dopo di che distruggerà quelle schede. « *Non si tratta già* (esso soggiunge) *di prestar mano al Fisco, che troppo spesso eccede verso i costruttori meccanici i limiti di giustizia*; ma trattasi invece di far valere, anche coll'appoggio di quelle cifre collettive, i diritti delle costruzioni meccaniche nazionali ad un trattamento di equità, così nel regime doganale, che nel tributario ed amministrativo ».

È uno scopo nobile, perchè gl'interessi speciali delle industrie si confondono con quelli generali del paese; è uno scopo pratico, perchè l'interesse di un'industria è la risultante degl'interessi dei singoli industriali. È adunque sperabile che questa Associazione, già forte pel numero delle adesioni, possa presto contare sulla cooperazione della grande maggioranza dei costruttori meccanici italiani. —

Alla suddetta Circolare fanno poi seguito i processi verbali importantissimi delle due assemblee generali dei 3 marzo e del 30 aprile scorso, nonchè lo statuto dell'Associazione.

Strade vicinali — Leggiamo nel *Diritto*:

Sappiamo che l'on. Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione per lo studio di quella parte della legge sui lavori pubblici che si riferisce alle strade vicinali, allo scopo di prendere i necessarii provvedimenti onde avere dove non esistono, e conservare dove già si hanno, queste strade, tanto utili allo sviluppo dell'industria agricola.

Questa Commissione è così composta:

Comm. deputato Ronchetti, segretario generale, presidente;

Comm. Raffaele Pareto, ispettore del Genio civile;

Carloni cav. Camillo, ingegnere del Genio civile, direttore del Servizio delle strade obbligatorie;

Paoli Lodovico, ingegnere del Genio civile;

Manganella cav. Domenico, segretario presso il Ministero dei lavori pubblici.

Un'altra Commissione dovrà essere nominata dal Ministro di agricoltura, industria e commercio, e poscia verrà stabilito il giorno della prima riunione.

Porto di Genova — Il *Corriere Mercantile* scrive, in data del 18 corrente:

Ieri annunciammo l'arrivo in Genova dei capi della Società veneta di costruzione, affine di stabilire i preliminari pei lavori del porto. Ora ci vien detto che a tali lavori si metterà mano entro il mese di agosto, iniziando la gettata alla punta del Molo Nuovo e i primi lavori lungo le calate nell'interno del porto.

Furono già iniziate trattative per utilizzare le cave di San Benigno.

Servizii postali marittimi. — Leggesi nel *Diritto*:

Dai Ministri delle finanze e dei lavori pubblici e dal comm. Scibona, rappresentante della Società inglese di navigazione a vapore *Peninsulare ed Orientale*, è stata firmata la Convenzione, con la quale si proroga fino a tutto febbraio del 1880 l'attuale contratto tra la detta Compagnia e il Governo pei servizii postali marittimi tra Venezia, Ancona, Brindisi, Alessandria d'Egitto e porti oltre Suez, che terminava il 28 febbraio 1878.

È stata pure firmata la Convenzione col comm. Florio per l'aggiunta di una linea di navigazione Brindisi-Taranto, toccando Gallipoli.

Interessi economici di Roma. — La quarta Sezione della Società per gl' interessi economici di Roma tenne il 19 sera un'adunanza, a cui intervennero molte distinte notabilità, e presieduta dal comm. Placidi.

Dopo breve discussione, venne votato il seguente ordine del giorno:

« La Sezione artistica della Società degli interessi economici, presa cognizione dello Statuto della Società Romana di incoraggiamento per l'arte applicata alla piccola industria, lodandone il concetto altamente vantaggioso per Roma e desiderandone lo sviluppo — decisa a dare a quella Società il maggiore appoggio morale, invita la propria Presidenza perchè inizii degli accordi con la consorella Sezione industriale per concretare un progetto di Esposizione delle industrie locali, da tenersi in questa città nel prossimo inverno, la quale dia modo di conoscere quale è lo stato delle industrie nella provincia romana ».

In seguito fu nominata una Commissione, coll'incarico di studiare la quistione delle Esposizioni permanenti in Roma e quanto si riferisce alla costruzione del palazzo per le dette Esposizioni.

La Commissione si compone dei signori Canevari, Vertunni e Arbib.

Esposizione universale di Parigi — La *Nazione* scrive:

L'on. Zanardelli ha nominato una Commissione, coll'incarico di studiare il miglior modo di far figurare il suo Dicastero ed il Corpo del Genio civile all'Esposizione internazionale di Parigi del 1878. Tale Commissione è costituita dall'ispettore del Genio civile comm. Baccarini, dall'ingegnere-capo cav. Comotto, e dall'ingegnere del Genio civile sig. Maganzini, al quale ultimo furono affidate le funzioni di Segretario della Commissione.

Commissione per le pozzolane — Il suddetto, giornale scrive pure:

Sappiamo che dal Ministero dei lavori pubblici, d'accordo con quelli d' istruzione pubblica e d'agricoltura, industria e commercio, sarà nominata una Commissione per l'esame d'un metodo ideato dall'ingegnere-capo cav. Signorile, per riconoscere l'idraulicità delle pozzolane. Di detta Commissione dovranno far parte i due ispettori del Genio civile, il comm. Barilari ed il comm. Betocchi, ed un ispettore delle miniere, il comm. Giordano. Le funzioni di segretario saranno affidate all'ingegnere del Genio civile sig. Cuniberti.

Lavori topografici. — Alla metà del corrente mese, scrive l'*Italia Militare*, il colonnello di Stato-maggiore cav. Sécrétant, capo della divisione topografica dell'Istituto topografico militare, è partito in missione per la Svizzera, allo scopo di esaminare sopra luogo i metodi impiegati dagli ingegneri addetti all'Ufficio topografico federale nell'esecuzione dei rilevamenti all'1 : 50,000 nelle *alte regioni alpine*. Un'analoga missione, d'ordine del R. Governo, fu nel decorso anno compita dal colonnello Sécrétant in Austria, ed amendue furono fatte allo scopo di studiare i sistemi di mappatura, che i citati Governi esteri hanno adottato pel rilevamento delle alte regioni alpine.

Il Governo ha creduto prudente di far fare tali studii prima d'incominciare i rilievi delle Alpi per la gran Carta d'Italia, ed è con soddisfazione che, dal confronto, ha potuto riconoscere la bontà del nostro sistema di rilevamento.

Miniere di petrolio in Terra di Lavoro. — Scrivono al *Sole* che, in seguito alle deliberazioni prese nell'assemblea generale della *Società italiana delle miniere petroleifere in Terra di Lavoro*, tenutasi a Milano il 20 dello scorso mese, il gerente per la parte tecnica, capitano Achille Sacchetti, diede opera allo scavo di un nuovo pozzo nella petrolara di S. Giovanni Incarico. Raggiunta *in soli sette giorni* la profondità di 40 metri, un telegramma dello stesso sig. Sacchetti, in data 13 corr., annunciava all'Ufficio della Società in Milano il ritrovamento del petrolio *in gran quantità*. Applicata la pompa il giorno 14, si estrassero nello stesso giorno 34 botti di petrolio. Nella presunzione, non mai smentita dai pozzi precedenti, che l'efflusso duri costante per più anni, si potranno avere dal nuovo pozzo (intitolato *Generale Crodara*) una quantità non minore di 9000 botti, pari a litri 1,400,000 circa annualmente.

Con questo la detta *Società* si trova, tra il 20 giugno e il 14 luglio, d'avere quadruplicato il suo prodotto, il quale non era ell'incirca che di 3000 botti. Tocca ora ai signori consumatori di prendere in seria considerazione la cosa, per risolvere se sia giunto il tempo di spendere in paese una parte almeno della somma (vuolsi di 60 milioni) che s'impiega annualmente per l'acquisto di petrolii all'estero.

Concorso — I giornali olandesi annunziano che quel Governo apre un concorso, al quale possono aspirare anche gli stranieri, pel disegno di un edificio dell'Università di Leida, da costruirsi in una piazza di quella città.

La spesa non potrà superare un milione di fiorini (il fiorino è calcolato lire 2 e 12 cent.)

I progetti ed i documenti devono essere indirizzati, al più tardi al 1° di ottobre 1877, al Ministro dell'interno all'Aja.

L'autore del progetto sarà incaricato della direzione dei lavori, e riceverà un premio di 5000 fiorini.

Al secondo progetto classificato sarà dato un premio di 2500 fiorini.

Banca Nazionale Toscana — La *Nazione* scrive:

Se non siamo male informati, sabato scorso il Consiglio superiore della Banca Nazionale Toscana, sulla proposta del conte Digny direttore generale, prese all'unanimità la deliberazione di convocare straordinariamente l'assemblea generale degli azionisti per il 14 agosto prossimo

Scopo di questa straordinaria convocazione, crediamo sia di sottoporre alle deliberazioni del Corpo sociale diverse proposte, tendenti a risolvere alcuni importanti affari della Banca.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corr. in Valle Inferiore Mosso (provincia di Novara) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il 20 corr. venne attivato il servizio telegrafico nella Stazione ferroviaria di Telese (prov. di Benevento) per la stagione dei bagni.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Sempre stazionarii e poco ricercati i valori ferroviarii anche nella scorsa settimana. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono a stento tra il 335 al 334; le Obbligazioni relative stettero sul 232.25 circa; i Boni sul 564 al 563.50.

Le Sarde neglette a 230.50 e 231 quelle della serie A; a 228 a 227.50 le altre della serie B.

Le Pontebbane 357.75.

Non più attivo è stato il mercato a Parigi per le Lombarde oscillanti tra il 146 al 147; per le Obbligazioni relative a 223 e 224. Le Obbligazioni Vittorio Emanuele vi si sostennero a 227 e 228. Fiacche e abbandonate le Azioni delle Ferrovie Romane a 66 e 67; le Obbligazioni a 236 e 238.

I giornali francesi dichiarano in coro che, malgrado la deliberazione presa dall'assemblea tenuta a Firenze il 28 giugno

riguardo al modo di riparto adottato a danno delle Azioni comuni della Ferrovie Romane, molti azionisti opponenti sono decisi a portare la questione davanti i tribunali. La freddezza del mercato, rispetto a questi valori, è dovuta principalmente a questa circostanza (V. *sopra la nostra corrispondenza da Firenze*).

CONVOCAZIONI

Società anonima per la ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel 30 agosto p. v. in Firenze (piazza del Duomo, 15), per deliberare sulle materie che verranno indicate con apposito ordine del giorno.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Banca di Genova — Dal 16 corrente, presso la Cassa della Banca in Genova, si paga agli azionisti pel decorso semestre L. 14 per azione, cioè L. 10 per interessi 5 0[0, e L. 4 per maggiori utili.

Avvisi d'Asta

Il 1° agosto p. v., presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del forte Palmaria presso Spezia, per la presunta somma di lire 103,000. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la suddetta Direzione, si terrà un'asta per la costruzione di un forte permanente sulla vetta del monte Castellana, presso Spezia, per il presunto importo di L. 195,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Genova, si terrà un'asta per l'appalto del rialzamento dei muri e della ricostruzione del tetto della fonderia del Lagaccio in Genova, per il presunto importo di L. 46,000. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Brescia, si terrà un'asta per l'appalto dell'ampliamento e sistemazione della Caserma S. Faustino in Brescia, per istabilirvi la sede del Comando di un reggimento di fanteria, per la presunta somma di L. 50,000. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Alcara al territorio di Militello, della lunghezza di m. 5120.12, per la presunta somma di L. 185,000. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 5 detto mese, presso il Municipio di Aqualagna (provincia di Pesaro), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria, che dal capoluogo arriva al fiume Candigliano, della lunghezza di m. 5192, per il presunto importo di L. 40,256.32. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 1400 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 4100 idem o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Montepaone conduce alla Ferrovia del Jonio (Stazione di Montauro), per il presunto importo di lire 57,420.97. Lavori da eseguire entro 7 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 5742, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria del Comune di Librizzi, che dall'abitato conduce alla via provinciale Patti-Randazzo, della lunghezza di m. 4620, per la complessiva somma di L. 60,000. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 idem o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto del ristauro e della sistemazione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, diramazione su Milazzo, compreso fra la Sella Mandrazzi e Novara di Sicilia, della lunghezza di m. 10,370, per la presunta somma di L. 317,769. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra l'abitato di Dorgali ed il limite della provincia in Sordovanas, della lunghezza di metri 11,677.98 per la presunta somma di L. 369,570. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Sino al mezzodì dell'8 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di rinforzo, rialzo ed imbancamento dell'argine sinistro del Po di fronte a Cizzolo, in diminuzione di L. 76,510.08, così ridotte in seguito al ribasso già offerto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 10 detto mese, presso la Sottoprefettura di Larino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consorziale obbligatoria, che dal Comune di Montorio mena a quello di Larino, della lunghezza di m. 11,275.35, per il presunto importo di L. 87,822.39. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1200 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 9000 id.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Caltagirone (provincia di Catania), si terrà un'asta per l'appalto della riduzione ad uso Scuole dell'ex-monastero di Santa Teresa, per il presunto importo di L. 46,349.54. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale eguale al ventesimo del prezzo dei lavori, in carte-valori o rendita D. P.; cauzione definitiva, benevisa al Municipio, eguale ai ventesimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Cessaniti (circondario di Monteleone di Calabria), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Favelloni arriva al confine del Comune di Monteleone, della lunghezza di metri 6230.20, in diminuzione della somma di L. 41,065.24, così ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4700 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pinerolo, si terrà un'asta per la costruzione di un pubblico Ammazzatoio e di un fognone pel Foro Boario, per la complessiva somma di L. 73,140. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso la Segreteria municipale.

— Il 13 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale da Cagliari a Terranova per Orosei e Siniscola, compreso fra lo Stagno Budoni e l'abitato di Siniscola, della lunghezza di m. 18,200, per la presunta somma di L. 408,800. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Fornovo di Taro (provincia di Parma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, detta di Sivizzano, che, dipartendosi dalla nazionale della Spezia prima del ponte sulla Sporzana, arriva al confine di Lesignano Palmia, della lunghezza di m. 8431.50, per il presunto importo di L. 73,243.30. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione consortile di Cossano Belbo (provincia di Cuneo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria da S. Stefano Belbo a Castino per Cossano, della lunghezza di m. 16,813.30, per l'importo L. 131,122.12. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito interinale L. 10,000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 13,122 idem o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 29ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 16 *al* 22 *luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3441	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	777,889.90	762,389.60	15,500.30	»
Merci a grande velocità . .	217,839.20	200,451.70	17,387.50	»
Merci a piccola velocità . .	800,401.20	801,490.15	»	1,188.95
Totale dei prodotti ferroviari	1,796,030.30	1,764,331.45	31,698.85	»
Navigazione sui laghi . . .	18,988.40	18,741.20	247.20	»
Totale della settimana. .	1,815,018.70	1,783,072.65	31,946.05	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 22 *luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	20,264,672.40	19,687,621.95	577,050.45	»
Merci a grande velocità . .	5,710,213.55	5,429,582.45	280,631.10	»
Merci a piccola velocità . .	23,252,001.44	22,362,830.35	889,171.09	»
Totale dei prodotti ferroviari	49,226,887.39	47,480,034.75	1,746,852.64	»
Navigazione sui laghi . . .	459,320.71	382,087.05	77,233.66	»
Totali	49,686,208.10	47,862,121.80	1,824,086.30	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 29ª settimana . . .	520.74	527.61	— 6.87	— 1.30
Prodotti totali . . .	14305.98	14198.57	+ 107.41	+ 0.76

Strade Ferrate Meridionali

26ª Settimana. — *Dal* 25 *giugno al* 1° *luglio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	418,440.72	289.38
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	384,432.72	265.86
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 34,008.00	+ 23.52
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	11,046,948.81	7,639.66
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	9,474,328.04	6,552.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,572,620.77	+1087 57

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,094.—	142,889.87	130.61
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	104,411.67	104.31
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 93.—	+ 38,478.20	+ 26.30
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,080.62	3,414,325.45	3,159.60
Introiti corrisp. nel 1876 .	976.64	2,880,491.97	2,949.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+103 98	+ 523,833.48	+210.21

Strade Ferrate Romane

19ª Settimana — *Dal* 7 *al* 13 *maggio* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	643,685.14	20,378.47
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	556,814.20	17,627.93 (*a*)
Differenza in più . . .	—	86,870.94	2,750.54
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 13 maggio 1877.	1,647	9,810,975.74	16,347.80
Periodo corr. 1876	1,647	9,259,734.91	15,356.10
Aumento	—	551,240.83	991,70
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 30 aprile 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	9,723	10,937.20
Bagagli	216	161.50
Merci a grande velocità	758	689.42
Merci a piccola velocità	823	6,656.40
Introiti diversi	»	684.83
Totale L.	»	19,128.55

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della provvista e manutenzione per un quinquennio dal 1° gennaio 1878 del mobilio occorrente alle Caserme dei Reali Carabinieri stabilite nei Comuni dei Circondari di Torino, Pinerolo e Susa, in numero attualmente di cinquantuna, sul prezzo di centesimi 19 al giorno per ciascun uomo presente in ogni Stazione, essendosi ottenuto il ribasso di *millesimi otto*, ebbe luogo il deliberamento del prezzo di lire 0,182 (centesimi 18 e millesimi 2) per ogni uomo.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento, scade il 31 corrente a mezzodì.

Torino, li 16 luglio 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

Anno X. Mercoledì 1° Agosto 1877 N.° 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Maggio 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ci pervenne il solito prospetto mensile dei prodotti riferibili al mese di maggio 1877, confrontati con quelli del maggio 1876, ed in relazione a quelli del mese precedente (*).

Da tale prospetto risulta che il prodotto lordo generale nel detto mese ascese a L. 13,596,139 (dedotta la navigazione sui laghi), mentre nel maggio 1876 era di sole L. 12,415,565; per cui tra i due anni, alla stessa epoca, avvi un aumento di L. 1,180,574, mentre nell'aprile si aveva un aumento di sole L. 564,291, col prodotto totale di L. 12,677,060.

Devesi però notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel maggio 1876 era di chil. 7743, come nell'aprile dello stesso anno, nel maggio 1877 ascendeva invece a chil. 7979, essendosi nel mese medesimo aggiunti altri 19 chil. di nuove linee (Carnia-Resiutta 8, Spezzano Albanese-Majolungo 11) ai chil. 7960 ch'erano nell'aprile.

L'indicato prodotto generale è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,210,923
Bagagli	»	283,069
Merci a grande velocità	»	1,193,837
Id. a piccola velocità	»	5,871,387
Prodotti diversi	»	36,923
Totale	L.	13,596,139
A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio in	»	46,584,374
Si ha il prodotto generale a tutto maggio 1877 in	L.	60,180,513

(*) Vedi *Monitore* N. 28 a. c.

che presenta un aumento di L. 3,157,955 in confronto dell'eguale periodo del 1876, aumento che nell'aprile ascendeva a sole L. 1,852,892.

Ripartendo il suddetto prodotto generale del mese di maggio 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Maggio	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato	L.	7,689,655	521,706	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr.	»	1,172,992	51,722	»
» Romane . .	»	2,500,594	244,457	»
» Meridionali .	»	2,065,342	337,590	»
» Sarde . . .	»	105,349	2,355	»
Ferrovia Torino-Lanzo	»	35,266	6,036	»
» Torino-Rivoli	»	11,614	1,381	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . .	»	15,327	15,327	»
Totale	L.	13,596,139	1,180,574	»

L'aumento, come si vede, è generale e notevole, poichè nel mese precedente ascendeva a sole L. 575,444; ma riguarda più specialmente le Ferrovie dello Stato, che nell'aprile presentavano invece un aumento di sole L. 251,597; quelle esercitate dalla Società Sud-Austriaca, che presentavano il tenue aumento di L. 3,608; le Romane, che avevano un aumento di sole L. 16,283; le Meridionali, che lo avevano . 276,031; e le Sarde, che presentavano invece una [illegible]ione di L. 11,153. Per le altre linee si riscontra qu[illegible] differenza in meno nell'aumento in confronto del me[illegible]cedente, specialmente per la linea Vicenza-Thiene-S[illegible] che allora presentava un aumento di L. 19,040.

Ripartendo poi il [illegible]dotto generale a tutto maggio 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 maggio	Aum.	Dimin.
	—	—	—
Ferrovie dello Stato . L.	30,842,857	951,619	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr. »	5,323,293	45,914	»
» Romane . . »	11,098,465	668,352	»
» Meridionali . »	9,219,939	1,396,387	»
» Sarde . . . »	402,996	»	21,357
Ferrovia Torino-Lanzo »	155,909	24,017	»
» Torino-Rivoli »	50,442	6,411	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	86,612	86,612	»
Totale L.	60,180,513	3,179,312	21,357

L'aumento complessivo, che a tutto aprile ascendeva a L. 1,916,735, riguarda particolarmente le Ferrovie dello Stato, che in quel mese presentavano un aumento di sole L. 437,841; quelle esercitate dalla Società Sud-Austriaca, che nel detto mese presentavano invece una notevole diminuzione di L. 40,131; Le Romane, che presentavano un aumento di sole L. 325,887; e le Meridionali, che lo presentavano di sole L. 1,058,799. Le Sarde presentavano invece una maggiore diminuzione in L. 23,712. Per le altre linee gli aumenti non sono molto rilevanti, presentandosi nell'aprile la ferrovia Torino-Lanzo con L. 17,981, la Torino-Rivoli con L. 5,030, e la Vicenza-Thiene-Schio con L. 71,197.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio pel mese di maggio 1877 con quello del maggio 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Maggio	Aum.	Dimin.
	—	—	—
Ferrovie dello Stato . . L.	2,135	40	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . »	1,254	42	»
» Romane . . . »	1,518	149	»
» Meridionali . . »	1,424	233	»
» Sarde . . . . »	529	12	»
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	1,102	»	289
» Torino-Rivoli . . »	967	115	»
» Vicenza-Thiene-Schio »	510	»	»
Media totale L.	1,719	102	»

mentre la media totale dell'aprile era di L. 1,606, con un aumento di L. 27.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto maggio 1877, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

	Dal 1,o gennaio al 31 maggio	Aum.	Dimin.
	—	—	—
Ferrovie dello Stato . . . L.	9,440	»	245
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . . »	5,693	»	12
» Romane . . . . »	6,738	406	»
» Meridionali . . . »	6,358	963	»
» Sarde . . . . . . »	2,025	»	107
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	4,87[illegible]	»	1,408
» Torino-Rivoli . . »	4,2[illegible]	534	»
» Vicenza-Thiene-Schio »	2[illegible]7	»	»
Media totale L.	7,627	174	»

mentre la media totale a tutto aprile era di L. 5,892, con un aumento di L. 56.

In quanto alla navigazione sui laghi, il prodotto del mese di maggio 1877 ascese a L. 80,846, cioè con una diminuzione di L. 364 in confronto del maggio 1876, mentre nell'aprile si aveva un aumento di L. 1,023 col prodotto di L. 75,996; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto maggio ascese a L. 319,074, cioè con una diminuzione di L. 18,547 in confronto dell'eguale periodo del 1876, mentre nell'aprile si aveva una diminuzione di L. 16,398 col prodotto complessivo di L. 240,013.

LA CAMERA DI COMMERCIO DI GENOVA le Ferrovie e la ditta F. Cirio di Torino

Nel N. 173 del *Corriere Mercantile* di Genova abbiamo letto una Relazione presentata a quella Camera di commercio da alcuni de' suoi membri, da essa incaricati di esaminare e riferire intorno al contratto intervenuto tra la Società delle Ferrovie dell'Alta Italia e la ditta Francesco Cirio di Torino per il trasporto de' commestibili: Relazione nella quale, dopo un confronto tra la posizione fatta da questo contratto alla ditta Cirio e la posizione degli altri speditori di Genova, si conchiude che si richiami l'attenzione dei signori Ministri dei lavori pubblici e di agricoltura, industria e commercio sul monopolio concesso alla prima, affinchè siano riformate le disposizioni dei Regolamenti che tenderebbero a giustificare cotali concessioni.

Invero, non sarebbesi aspettato che quella Camera accogliesse la proposta senza nemmeno farvi osservazioni; sembrando questa di tanta gravità, che ben meritasse uno studio più accurato ed imparziale, che non abbiasi fatto nella Relazione, la quale lascia non poco a desiderare, sia per l'inesattezza delle cifre, sia per il poco fondamento delle considerazioni che le accompagnano.

Essa parla, infatti, di vivi reclami dei commercianti della piazza, che si lagnano di una continua diminuzione dei trasporti che facevano sulla ferrovia, attribuendo questa diminuzione alle riduzioni accordate alla ditta Cirio. Ma è bene sappiasi che tutte insieme le spedizioni di questa ditta da Genova, le quali, al dire della Relazione, ne costituiscono il monopolio e rendono colà impossibile agli altri negozianti la concorrenza, *dal 1° gennaio* 1876 *al* 31 *maggio* 1877, *per un periodo cioè di* 17 *mesi, non ammontano che a* 67 *vagoni di commestibili* (42 di agrumi, 4 di ortaglie, 2 di frutta, 15 di uova e 4 di olio), dei quali ben 53 inviati direttamente all'estero: quantità ben esigua di fronte al movimento delle derrate alimentari in partenza da Genova, che ascende alla *media annua* di quintali 51,000 circa per la grande, e 250,000 circa per la piccola velocità, nè tale quindi da preoccupare seriamente il Commercio di quella piazza.

La Relazione mette in risalto specialmente la quantità delle merci che il contratto Cirio comprende sotto il nome di commestibili, e più la differenza tra i prezzi del medesimo e quelli di tariffa applicabili al pubblico.

Non occorre intrattenersi sul primo punto, dacchè s'è già detto di quali merci constino le spedizioni che il Cirio eseguisce da Genova; e d'altra parte, è facile vedere che, se alcuna di quelle comprese nel contratto di lui può servire anche a qualche industria, non cessa per questo di essere commestibile.

Sul secondo punto, la Relazione conduce ad apprezzamenti troppo erronei.

Anzitutto essa espone i prezzi formati pei due casi su base diversa: in quanto che, rispetto al Cirio, computa la

tassa contrattuale per vagone; rispetto al pubblico, computa la tassa per tonnellata, supponendo che il carico raggiunga la portata del vagone. Ora, siccome il carico è inferiore a questa di un quinto, di un quarto, di un terzo, secondo il genere delle merci, così la tassa per vagone, da pagarsi dal pubblico, è d'altrettanto minore di quella che figura nella Relazione.

Inoltre questa presenta anche i prezzi delle prime classi della tariffa, sulle quali non può aver luogo alcun confronto; perocchè le spedizioni Cirio viaggiano a vagone completo, e pagano almeno per 300 chilometri; *alle quali due condizioni* il pubblico pei commestibili, su cui s'esercita principalmente il commercio della ditta Cirio, trova nella tariffa le seguenti basi:

		per tonnellata e chilometro	
Per gli agrumi . .	L.	0.07	in servizio interno.
	»	0.05	da Genova per la Germania e senza la condizione del vagone completo.
Per le ortaglie. . .	»	0.06	in servizio interno.
	»	0.05	da Genova per la Germania e senza la condizione del vagone completo.
Per la frutta fresca .	»	0.06	in servizio interno.
	»	0.05	da Genova per la Germania e senza la condizione del vagone completo.
Per le castagne . .	»	0.05	in servizio interno
	»	0.04	» » oltre 400 chil.
	»	0.05	da Genova per la Germania, senza la condizione del vagone completo.
Per le patate . . .	»	0.045	in servizio interno.
	»	0.04	» » oltre 400 chil.
	»	0.05	da Genova per la Germania, senza la condizione del vagone completo.
Per gli olii	»	0.06	in servizio interno
	»	0.05	» » oltre 400 chil. ed anche
	»	0.04	se in transito.
	»	0.05	da Genova per la Germania e senza la condizione del vagone completo.
Per le ova	»	0.06	da Genova per la Germania, ov'è destinata la totalità dei trasporti Cirio.

Che se le spedizioni Cirio partono da località vicine ai transiti, come da Lonigo o Verona a Peri, da Venezia o Treviso a Cormons, l'obbligo che egli ha di pagare per la percorrenza minima di 300 chilometri, e di 432 invece di 300 (distanza reale) quando partono da Bologna per Cormons, di 304 invece di 172 (distanza reale) quando partono da Bologna per Peri, gli eleva notevolmente le tasse rimpetto agli altri speditori.

Ed altrettanto fuor di luogo la Relazione pone in confronto i prezzi delle prime classi per il servizio di transito, mentre per le merci in transito il pubblico paga soltanto:

L.	0.06	per la	1ª	serie.
»	0.05	id.	2ª	id.
»	0.04	id.	3ª	id.

la qual ultima base non viene soventi volte a dare cent. 30 per vagone e chilometro.

Essa tace poi affatto della tariffa speciale N. 4 a grande velocità pei trasporti di verdure ed ortaglie, pesce fresco e paste d'ogni genere, ossia pei commestibili che interessano maggiormente gli speditori di Genova (quantunque, a dir vero, per le paste non ne abbiano mai approfittato): tariffa in base a cui il pubblico, per trasporti percorrenti più di 300 chilometri, paga solo L. 0,455 per vagone e chilometro, non compresa l'imposta governativa, mentre la ditta Cirio paga L. 0.40, pur non compresa l'imposta; colla differenza però che il pubblico non è vincolato se non alla consegna d'un vagone completo, e conserva intera di fronte a sè la responsabilità delle Ferrovie, mentre la ditta Cirio è invece tenuta alla consegna di 2000 vagoni all'anno, e per tutti i suoi trasporti esonera la Ferrovia da qualunque responsabilità, così per ritardi, come per le perdite ed avarie, tanto facili a succedere in merci quali sono quelle in discorso. E per di più, i trasporti del pubblico devono effettuarsi necessariamente a g. v.; necessità che non esiste per quelli del Cirio, pei quali la Ferrovia usa dei treni merci e misti, ed approfitta di quelli omnibus, quando le sia possibile utilizzarne la forza di trazione, come suole farlo anche per vagoni di altri speditori (*).

Quanto all'onere addossato alla ditta Cirio di eseguire a sua cura e spese il carico e lo scarico, non si comprende come la Relazione abbiavi veduto un favore speciale alla medesima; poichè è invece obbligo imposto (per non dire di altre tariffe) anche a tutti quelli che spediscono verdure, ortaglie, pesce fresco e paste a vagone completo, alle condizioni della tariffa speciale N. 4 a g. v. ora menzionata. Ed anzi obbligo eguale hanno tutti gli speditori di qualsiasi merce a S. Benigno (fuori recinto), alle Fermate e sul Ponte Spinola, senza che poi per questo sia a sospettarsi menomamente sulla loro lealtà nella dichiarazione delle merci: sospetto al quale, verso l'Amministrazione ferroviaria e verso una Ditta cotanto benemerita del paese, è rincrescevole veder abbassarsi la Relazione. Certo, in essa non si è nemmen pensato che, oltre al continuo controllo dell'Amministrazione ferroviaria in generale, per le merci inviate all'estero, quali sono per lo più quelle della ditta Cirio (sui 67 vagoni, spediti da Genova, ben 53 come s'è visto), ha pur luogo, sia al confine italiano, sia al confine dello Stato a cui la merce è destinata, una verificazione in contraddittorio tra gli agenti della Ferrovia e quelli della Dogana. Nè, quantunque si dica d'aver preso nella più seria considerazione il contratto Cirio, s'è rilevato che questi, per ottenerne la applicazione anche alle merci in provenienza dall'estero, non ha d'uopo di ricorrere a sotterfugi. Perocchè l'Amministrazione ferroviaria, la quale per dare impulso all'industria nazionale ed accrescere il movimento de' trasporti, gli accordava alcune facilitazioni, non aveva motivo di negargliele per le merci in transito, quando appunto egli avrebbe potuto chiedere i prezzi della tariffa di transito, non di rado più favorevoli di quelli del suo contratto.

La Relazione si guarda dal toccare alla legalità del contratto Cirio; e dimenticando che non senza ragioni fu nell'art. 274 della legge sulle opere pubbliche fatta facoltà alle Amministrazioni ferroviarie di stipulare Convenzioni particolari con ribassi di tariffa, purchè le estendano a qualunque ne accetti le condizioni, si appoggia alla legislazione francese per proporre che vi sia conformata la nostra. Benchè alieni dal far citazioni, non possiamo tacere che all'esempio francese si potrebbero contrapporre quelli delle legislazioni inglese e tedesca; che, quando nella Commissione istituita in seguito alla deliberazione presa dal Parlamento germanico ai 16 novembre 1871, il dott. Reuning si levò a proporre che siffatte Convenzioni particolari fossero dichiarate dannose, la proposta fu respinta a grande maggioranza; che nella stessa Francia,

(*) Veggasi in argomento il N. 7 a. c., pag. 105, del *Monitore*.

dove furono vietate col 1° gennaio 1858, la Commissione parlamentare d'inchiesta nel 1863 poneva nel suo rapporto queste notevoli parole:

« Il se peut que plus tard, grâce à la multiplication « des rapports internationaux, l'exemple de ce qui se « passe chez nos voisins influe sur les esprits; il se peut « qu'on cesse d'invoquer, dans une question où il n'est « peut-être pas bien à sa place, le principe de l'égalité « au nom duquel a été prononcé la condamnation des « traités particuliers ».

Senza voler entrare nella quistione, si può però forte dubitare se, ove queste Convenzioni non fossero state permesse in Italia e fuori, si vedrebbero ora le derrate alimentari italiane diffondersi a centinaia di vagoni sui mercati esteri e gareggiare coi ben più noti prodotti degli altri paesi: vasto commercio d'esportazione, del quale, lo si può dir francamente, andiamo in gran parte debitori alla ditta Cirio.

Fu essa che, quando la nostra esportazione era quasi nulla, si diede con ogni sforzo a migliorare in ogni parte del paese le produzioni esistenti ed a promuoverne di nuove, affrontando le difficoltà ed i rischi d'una prova incertissima; ai coltivatori diffidenti forniva essa stessa sementi e piantagioni migliori, ne accaparrava subito i prodotti futuri a prezzi più elevati che non fossero quelli soliti nelle varie località, e non di rado anticipava loro i capitali.

A tanto ardimento, a tanta perseveranza, le Amministrazioni ferroviarie furono liete di poter in qualche modo porgere aiuto; e Ferrovie austriache, tedesche, olandesi concedettero al Cirio provvigioni od agevolezze poco dissimili da quelle accordategli dalla Società dell'Alta Italia. Persino il Municipio di Vienna se n'è interessato; e non solo gli ha ceduto quasi gratuitamente l'uso di locali nel gran Markthall, ma l'ha favorito d'un trattamento speciale riguardo alle imposte.

E alle speranze fatte concepire, egli ha corrisposto largamente. Assumeva, infatti, verso la Società dell'Alta Italia l'obbligo di consegnare almeno 1000 vagoni di derrate alimentari all'anno, impegnandosi a portarli grado grado a 2000, e già ora questa quantità è notevolmente superata.

Onde la convenienza d'usare della facoltà concessa dall'art. 105 della tariffa e dall'art. 274 della legge sulle opere pubbliche poteva difficilmente presentarsi più manifesta che in questo caso. Nè con ciò creavasi una posizione di privilegio ad una ditta, come sembra si ritenga nella Relazione, ove si accenna a *ribassi nelle tariffe..... che non sono accordati ad altri negozianti.*

Siamo, in proposito, autorizzati a dichiarare che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia non si è mai rifiutata, nè sarà per rifiutarsi ad estendere il contratto Cirio alle altre ditte, che siano disposte ad accettarne le condizioni; anzi, quantunque la ditta Cirio siasi impegnata a consegnare 2000 vagoni all'anno, essa si limiterà ad esigere dagli altri il minimo di 1000 vagoni. E precisamente ora pendono, a tale riguardo, trattative tra parecchie ditte di Genova e quella Amministrazione, la quale non può desiderare di meglio se non che la ditta Cirio trovi imitatori.

Ci si perdonerà d'esserci dilungati alquanto in quest'esposizione, che avremmo risparmiato volentieri, se le inesattezze rilevate non si fossero lette in un documento ufficiale di una Rappresentanza autorevole, com'è la Camera di commercio di Genova.

Y.

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 29).

Per quanto concerne il *programma delle spese da prevedersi per i lavori della grande Galleria durante la quinta annata di costruzione*, tale programma fu stabilito nel modo seguente, e comunicato dal Consiglio federale agli Stati, Cantoni e Società sovvenzionanti:

DESCRIZIONE DEI LAVORI	AVANZAMENTO dei lavori della Galleria al 30 settembre 1876			AVANZAMENTO dei lavori della Galleria al 30 settembre 1877			BILANCIO al 30 settembre 1877	
	secondo il programma	in realtà	differenza	secondo il programma	dedotti i 3/4 della rimanenza al 30 settemb. 1876	Avanzamento totale	Prezzo convenuto	Importo totale
	Metri	Metri	Metri	Metri	Metri	Metri	Fr.	Fr.
Galleria d'avanzamento	6776	6878,0	+ 102,0	9281	—	9281	800	7,424,800
Allargamento in calotta	4453	4504,1	+ 51,1	7236	—	7236	1000	7,236,000
Cunetta dello strozzo	4374	6381,4	— 992,6	7179	744	6435	450	2,895,750
Strozzo	3057	2432,9	— 624,1	5802	468	5334	450	2,400,300
Vôlta	3549	2411,0	— 1138,0	6306	854	5452	600	3,271,200
Piedritti	2990	1905,0	— 1084,6	5786	813	4973	400	1,989,200
Acquedotto	2528	2105,0	— 423,0	5330	317	5013	70	350,910
Galleria di direzione	145	145,0	—	145	—	in parte nontermin. 145	1500	217,500
								25,785,660
Se da questo totale delle spese sino al 30 settembre 1877 inclusive								25,785,660
si diffalcano le sovvenzioni delle quattro prime annate di costruzione								15,232,575
resta come bilancio per la 5ª annata di costruzione								10,553,085
A cui aggiungendo la quinta annuità di								3,148,148
il preventivo della sovvenzione per la quinta annata di costruzione sarà di								13,701,233

Il Consiglio federale vi aggiunse la comunicazione che, in seguito della sua proposta, gli Stati sovvenzionanti si erano dichiarati d'accordo nel fissare il 1° settembre (in luogo del 1° ottobre), desiderato dai delegati, per la verificazione annuale dei lavori alla grande Galleria. Ma, siccome l'Italia riservava il

termine attuale di pagamento delle sovvenzioni al principio di novembre, e ricusava d'accettare un nuovo onere finanziario qualunque dipendente del cambiamento dell'epoca della verificazione, così il Consiglio federale propose agli Stati di effettuare il versamento delle quote di sovvenzione come sinora, secondo l'avanzamento dei lavori alla fine di settembre, prendendo per settembre la media degli 11 mesi precedenti, cioè aumentando di 1|11 il risultato degli 11 mesi. A tale importo di sovvenzione così calcolato, si aggiungerebbe ogni volta l'ammontare fisso dell'annuità.

Durante l'esercizio che stiamo esaminando, furono pure effettuati alcuni dei terzi versamenti del *capitale-Azioni*. Alla fine dell'anno, il terzo versamento era effettuato su 67,802 delle 68,000 Azioni.

Siccome, nella situazione attuale della Società, noi non credemmo dover diminuire l'avere disponibile, continuando il pagamento effettivo degl'interessi durante il periodo di costruzione (modo di vedere già sanzionato dalla decisione summentovata del Consiglio federale), così un 4° versamento del 20 0|0 sul capitale-Azioni di 34 milioni di franchi fu chiamato pel 31 dicembre 1876, nel senso che il *cupone* d'interessi di fr. 9, scadente alla stessa epoca, per i fr. 300 per Azione già versati, sarebbe dedotto agli azionisti nel versamento ch'essi dovevano fare, e che sarebbe stato in loro facoltà l'effettuare il rimanente di tale versamento del 20 0|0, sia al 31 dicembre 1876, sia al 30 giugno 1877.

Benchè gli azionisti fossero stati informati dalle Casse di pagamento e dalla stampa, ch'essi non correrebbero alcun rischio nel ritardare il versamento dei fr. 91, rimanenti dopo la deduzione del *cupone* della fine di dicembre 1876, aspettando sino al 30 giugno 1877, epoca in cui probabilmente si potrà meglio valutare la situazione della Società della Ferrovia del Gottardo, nondimeno il quarto versamento fu eseguito al 31 dicembre per 488 Azioni. L'ammontare corrispondente si trova compreso e posto in entrata, insieme coi pagamenti arretrati del terzo versamento e coll'importo del *cupone* di fr. 9, considerato come un acconto sul quarto versamento, nella somma di fr. 658,908.

Negl'introiti non figura alcun versamento sul *capitale-Obbligazioni*, attesochè l'epoca in cui dovrà esser presa la IV° serie d'Obbligazioni di fr. 20,000,000 scade nell'anno 1877.

Gli *altri introiti (indiretti)* ci danno luogo a tre osservazioni.

Il prodotto netto delle carte-valori, effetti e conti d'interessi ascendeva a fr. 1,157,922.20, cioè al 5.154 0|0 del capitale di fr. 22,464,318, che noi avemmo in media a nostra disposizione.

Nessuna somma figura nel conto come « eccedente dei prodotti dell'esercizio sulle spese dell'esercizio », attesochè queste ultime sorpassarono di fr. 33,357.92 i prodotti. Tale eccedente di spese fu dedotto dagl'introiti indiretti nel conto generale.

Invece, la rubrica « affitti e locazioni » presenta un introito molto più elevato che negli anni precedenti, visto che, conformemente all'opinione esposta nella lettera del 22 gennaio 1877 al Consiglio federale intorno al costo della costruzione delle linee ticinesi di pianura, noi portammo sotto tale rubrica del conto generale, e non nel conto dell'esercizio, l'ammontare del fitto (per il momento fr. 15,009 per tre mesi), che ci è pagato dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia per l'uso comune della Stazione internazionale di Chiasso.

Sulla somma di cui noi disponevamo, e che, compreso il civanzo proveniente dall'esercizio precedente, ammontava

a	Fr.	36,809,565.59
si è speso nel 1876:		
1° per restituzioni . . .	Fr.	— .—
2° per percezione del capitale di		
Da riportare	Fr.	36,809,865.59

	Riporto Fr.	36,809.565.59
costruzione (porti, perdite nel cambio, senserie, ecc.) . . . . »	391.70	
3° per l'Amministraz. centrale »	218,552.26	
4° per il servizio degli interessi del capitale versato . . . . »	3,632,623.60	
5° per la costruzione propriamente detta (compresa la Direzione tecnica) . . . . »	11,972,776.12	
	»	15,824,343.68
Rimanevano dunque al 31 dicembre 1876	Fr.	20,985,221.91

Nelle spese di costruzione che, fatta deduzione di franchi 1,564,968.07 per la Direzione tecnica, ascendono ancora a fr. 10,407,808.05, vi sono

per la grande Galleria	Fr.	6,985,318.05
» le linee ticinesi di pianura	»	2,450,894.99
» le altre linee	»	971,595.01

Le spese per la Direzione tecnica furono diminuite di fr. 335,031.64 in confronto del 1875. Noi non abbiamo mancato d'insistere a più riprese per una riduzione ancora più considerevole. —

I fondi disponibili alla fine dell'anno erano impiegati come segue:

Carte (di cui 10 milioni di franchi sono depositati come cauzione nelle mani del Consiglio federale). .	Fr.	10,601,482.11
Effetti	»	4,050,033.74
Debitori diversi	»	6,928,593.63
Cassa	»	73,805.78
	Fr.	21,653,915.26
Da dedurre per: Creditori diversi . . .	»	668,693.35
Totale	Fr.	20,985,221.91

Nel bilancio al 31 dicembre 1876, le carte furono valutate al prezzo di costo, secondo l'uso che sinora prevalse e i motivi esposti nel nostro primo Rapporto. La loro valutazione secondo il corso al 31 dicembre 1876 darebbe un valore in meno di fr. 156,282.61, che proviene specialmente dal ribasso che subirono le Obbligazioni delle strade ferrate svizzere, acquistate parecchi anni or sono. I valori americani posseduti dalla Società sono attualmente ad *disopra* del loro prezzo d'acquisto. Sulla somma totale di fr. 10,601,482.11, vi sono

Obbligazioni svizzere per	Fr.	2,792,873.85
Obbligazioni tedesche per	»	1,103,255.—
Bonds americani (*bonds* dello Stato, *bonds* delle Strade ferrate, ed Obbligazioni della *Equitable Trust Comp.*)	»	6,705,353.26

Faremo infine menzione dello stato delle *cauzioni* depositate nelle mani della nostra Società, quale era al 31 dicembre 1876.

La cauzione fornita dall'imprenditore della grande Galleria rappresentava a quell'epoca, tassando al corso del giorno le carte di cui si componeva, una somma di .	Fr.	8,227,532.—
Le cauzioni fornite da altri imprenditori e fornitori ammontavano a	»	874,030.—
Le cauzioni depositate dai funzionarii ed impiegati dell'Amministrazione centrale e del Servizio dell'esercizio, ammontavano a . . .	»	888,500.—
La cauzione depositata dai membri del Consorzio per la presa della IV serie d'Obbligazioni ascende al 20 0|0 dell'ammontare di questa IV serie di 20 milioni di franchi, cioè a . .	»	4,000,000.—
Totale	Fr.	13,990,062.—
Di cui: in cauzioni propriamente dette .	Fr.	12,876,852.—
in atti di cauzione	»	1,113,212.—

V. — *Costruzione della linea.*

L'*organizzazione del servizio tecnico* subì molti cambiamenti durante l'esercizio che stiamo esaminando, e per conseguenza lo *stato del personale della Direzione tecnica* fu successivamente diminuito.

Al principio del primo trimestre, la Sezione degli studii, che esisteva a Bellinzona per la linea Giubiasco-Camignolo (Monte Cenere), venne fusa con quella di Lugano per le linee Camignolo-Lugano e Cadenazzo-Pino, quest'ultima non avendo più tanto da fare pei lavori di finimento e per la liquidazione dei conti della linea Lugano-Chiasso. Visto lo stato avanzato dei lavori dei fabbricati delle linee ticinesi di pianura, il personale della Sezione degli architetti potè essere considerevolmente ridotto.

I progetti preliminari per le rampe d'accesso al tunnel del Gottardo e per le linee subalpine, che sino allora richiesero un gran numero d'ingegneri, essendo stati terminati al principio dell'anno, fu resa parimenti possibile una riduzione del personale tecnico delle relative Sezioni.

In seguito a siffatte riduzioni, il personale tecnico non contava più, al principio del secondo trimestre, che 287 funzionarii ed impiegati, in luogo di 342, ch'erano in servizio al principio dell'anno. Allorchè, durante l'estate, una gran parte dei conti relativi ai lotti delle linee ticinesi di pianura ed ai lavori di finimento di tali linee erano prossimi ad essere ultimati, si riconobbe che l'Ispettorato stabilito a Bellinzona per le linee del versante sud non era più indispensabile, dacchè, in quell'intervallo di tempo, il tracciato per le dette linee era stato pure studiato e stabilito in massima; e che una sorveglianza ed un impulso diretti non erano più necessarii per gli studii di dettaglio e di elaborazione dei progetti. L'Ispettorato di Bellinzona venne quindi soppresso al principio del terzo trimestre.

Dopo il compimento dei piani topografici necessarii a determinare l'asse della linea, i lavori topografici si trovarono anch'essi, in generale, prossimi al loro termine. Non restavano più che i lavori puramente geometrici per il compimento dei piani parcellari, i quali più convenientemente si potevano eseguire contemporaneamente ai lavori relativi ai progetti dettagliati, e che per conseguenza dovevano essere posti sotto la direzione dei rispettivi ingegneri capi-sezione.

Il cômpito della Sezione topografica dell'Ufficio tecnico centrale era dunque terminato, e quella Sezione fu sciolta in giugno. E dopochè, verso la fine di settembre, il progetto dettagliato venne provvisoriamente fissato, fu possibile di procedere ad una nuova riduzione del personale tecnico; in modo che alla fine dell'esercizio 1876, esso non contava più di 159 persone. In questo numero, oltre all'Ingegnere in capo, il suo sostituto e l'Ispettore dai tunnel, sono compresi 116 ingegneri, architetti, geometri, geologi, aspiranti e disegnatori, nonchè 40 commessi, sorveglianti, magazzinieri e giovani d'ufficio. Tra questi funzionarii ed impiegati ve ne sono 43 occupati nell'Ufficio tecnico centrale a Zurigo e nell'Ufficio degli architetti a Lucerna 43 sul versante nord del Gottardo, e 73 dalla parte sud. —

Passando ai *lavori tecnici preliminari*, dobbiamo innanzi tutto far menzione della fissazione di ulteriori *norme di costruzione.*

Nel precedente nostro Rapporto abbiamo parlato dei nuovi profili-tipi, che furono stabiliti d'accordo coll'imprenditore ed approvati dal Consiglio federale, per lo escavo e rivestimento del gran tunnel del Gottardo. Al principio dell'esercizio di cui ci occupiamo, codesti profili subirono qualche modificazione. Il cambiamento consiste in ciò, che i piedritti, nei profili con vôlta a pieno centro, sono verticali nella faccia all'interno del tunnel, e che il loro ingrossamento verso la base trovasi rivolto dalla parte del dosso. In tal modo si guadagna dello spazio all'interno del tunnel, e l'acquedotto, che si appoggia al piedritto ovest, trovasi più distante dalla strada, che non sarebbe stato con piedritti non verticali all'interno.

Il Dipartimento federale delle Strade ferrate e del commercio rinunciò provvisoriamente a sottoporre tale modificazione al Consiglio federale, ma acconsentì che la muratura dalla parte di Airolo fosse eseguita secondo i profili modificati, in vista della larghezza eccezionale che dovrà ivi avere l'acquedotto. Altre modificazioni dei profili-tipo, in vista di un minore spessore della muratura dei piedritti e di una economia corrispondente sulla spesa, non poterono essere concertate coll'imprenditore durante l'esercizio, in causa della lite che quest'ultimo aveva nel frattempo intentato alla Società. Nondimeno le trattative in proposito furono riprese, appena la lite fu sospesa, e riuscirono.

Durante l'esercizio, furono stabilite diverse norme per le linee del Gottardo che restano ancora da costruire.

Tali norme si riferiscono allo spessore dei muri di sostegno e di rivestimento, alle dimensioni delle vôlte e dei piedritti per ponti e ponticelli, al profilo trasversale della linea a semplice e doppio binario, in rilevato ed in trincea, nei terreni poco consistenti, e nella roccia con o senza l'uso di appoggi in pietra; alla costruzione delle dighe in terra od in pietra, alla disposizione ed allo spessore dei muri di sostegno a secco ed in muratura a malta; alla costruzione delle trincee nelle diverse specie di roccia, ed alla disposizione dei muri di rivestimento; come pure ai lavori protettori contro le cadute di pietra, all'escavo ed al rivestimento dei tunnels a semplice e doppio binario nelle diverse specie di roccia, alla costruziene dei ponticelli e ponti coperti con pietra larga od a vôlta; a quella dei ponti e ponticelli su travate di ferro, secondo le diverse posizioni della strada; alle condizioni relative alla costruzione, all'esecuzione ed alla prova dei ponti in ferro, come pure alle loro dimensioni principali, al rialzo della rotaia esterna nelle curve, al binario sulle sezioni di montagna e di pianura della linea del Gottardo, ed ai fabbricati delle Stazioni.

La fissazione di tali norme rimase però, pel momento in attribuzione della Direzione tecnica, e non furono stabilite in modo definitivo, ma soltanto con riserva delle modificazioni che sembrassero opportune dopo uno studio ed informazioni più ampie, come pure dopo le osservazioni raccolte in ogni caso speciale al momento di una elaborazione più inoltrata del progetto dettagliato. Esse furono nondimeno comunicate al Dipartimento federale delle ferrovie e del commercio, per essere sottoposte alla Commissione degli esperti federali incaricati di esaminare i piani e le perizie dell'Ingegnere in capo sig. Hellwag, e di dare il loro preavviso in proposito; e furono approvate dalla Commissione medesima, ad eccezione di una prescrizione relativa alla larghezza della linea. Mentre la Direzione tecnica erasi attenuta, per le sezioni a binario semplice, ad una larghezza di m. 4.15 in corona per i rilevati, e ad una larghezza minima di m. 6.80 per le trincee nella roccia, la Commissione raccomandò una larghezza di m. 4.05 in corona per le sezioni in pianura e di m. 4.25 per le sezioni di montagna, con una larghezza minima di m. 6.40 per le trincee nella roccia. Si tenne conto di tale modificazione delle norme nella successiva elaborazione del progetto dettagliato e nei preparativi per la costruzione.

Per ciò che riguarda la determinazione dei *piani di costruzione*, dobbiamo anzitutto mentovare ciò che fu fatto l'anno scorso per la determinazione del *tracciato della linea.*

Abbiamo detto nel precedente nostro Rapporto, che il nuovo Ingegnere in capo erasi trovato obbligato a sottoporre ad una revisione e ad una trasformazione fondamentale, tanto dal punto di vista dell'economia sul costo, quanto da quello della

sicurezza del servizio, il progetto preliminare lasciatogli dal suo predecessore, sig. Gerwig; e che alla fine del 1875, la Direzione tecnica era occupata a ricapitolare i risultati degli studii relativi.

L'ing. in capo sig. Hellwag presentò il 3 febbraio 1876 il nuovo *progetto preliminare*, accompagnato da una descrizione dettagliata, tanto generale che speciale, della linea, nonchè da una perizia approssimativa.

Di fronte all'enorme aumento di costo risultante da tale perizia approssimativa, i successivi lavori tecnici, relativi al progetto, dovettero mirare alla ricerca di tutte le restrizioni possibili, e ad esaminarne l'ammissibilità ed importanza. E tale ricerca diede luogo ad una serie di nuovi studii.

Il progetto preliminare di febbraio essendo basato sul programma stabilito dal trattato internazionale (il quale, per quanto si esigeva nella costruzione della ferrovia del Gottardo, va sino al limite estremo di ciò che si può domandare da una grande arteria internazionale in uno stato di completo sviluppo del traffico), i mezzi che si presentavano per ridurre il capitale di costruzione in ragione delle circostanze attuali, erano molti, e variavano secondo il punto di vista da cui si considerava la cosa. In generale però potevasi proporre: 1° delle diminuzioni provvisorie nei lavori suscettibili d'essere completati a misura che il traffico si svilupperà; 2° delle diminuzioni o modificazioni durevoli nella costruzione della linea; 3° la sostituzione provvisoria o durevole d'altri mezzi di trasporto su certe sezioni; 4° l'aggiornamento o l'abbandono di intere sezioni.

Per ciò che concerne la linea alpina propriamente detta (Fluelen-Biasca), si cominciò dal constatare, mediante quadri immaginarii della marcia dei treni in corrispondenza al traffico presumibile della linea del Gottardo, che per il primo periodo dell'esercizio un solo binario sarebbe del tutto sufficiente. Era egualmente fuori di dubbio, che si poteva limitarsi a non eseguire dapprima che i movimenti di terra per un solo binario, salvo per ciò che riguarda i tunnels ed i lavori d'arte principali sulle sezioni, ove gl'inconvenienti di una successiva esecuzione dei lavori di compimento potevano essere considerati come bilanciati dai vantaggi d'una economia d'interessi sulla parte del capitale di costruzione, che si eviterebbe d'impiegare sin dal principio.

Si poteva pure senza esitanza lasciare da parte pel momento i lavori come le testate monumentali della grande Galleria, non erigere che fabbricati provvisorii per il principio, e restringere nei primi tempi gli acquisti del materiale mobile.

In seguito, era possibile introdurre delle restrizioni di durevole natura, senza togliere alla linea il suo carattere di arteria di primo ordine. Secondo l'esperienza fatta su altre linee di montagna, già in esercizio, che presentavano pendenze di 25 0{00 e più; come pure tenendo conto delle condizioni climateriche, relativamente favorevoli, di certe sezioni di pianura, si poteva senza esitanza portare a 26 o 27 0{00, in luogo di 25, il massimo della pendenza; come non ha influenza sensibile per l'esercizio che, laddove ne risultasse una particolare economia di spesa di costruzione, vengano introdotte delle curve di un raggio minimo di 280 metri, in luogo dei 300 stabiliti dal trattato internazionale.

Consimili mezzi, in vista della riduzione delle spese di costruzione, erano ammissibili anche per le linee di allacciamento di quà e di là delle Alpi. Impiegando rotaie di ferro in luogo di rotaie d'acciaio, non costruendo che fabbricati provvisorii, e restringendo le espropriazioni progettate per le grandi Stazioni, non si attentava in alcun modo stabile al carattere della linea. E pareva pure ammissibile di ridurre alcun po' gli elementi di costruzione delle linee subalpine, senza che ne derivasse alcun pregiudizio nella loro relazione con quelli delle rampe d'accesso. Infine restava da esaminare se fosse il caso di non costrurre che per un solo binario i tunnels delle sezioni di pianura della linea principale (Arth-Fluelen e Cadenazzo-Pino).

(Continua)

Nostre Corrispondenze

Roma, 31 luglio.

Ricorderete come io non abbia mancato d'intrattenervi più volte, con ragguagli freschi e precisi, intorno al gravissimo litigio vertente da anni tra il Governo e la Società Vitali, Charles, Picard e C., in dipendenza della Convenzione 20 giugno 1868 per l'esecuzione delle opere definitive di compimento, ossia la prosecuzione ed ultimazione di lavori sopra 640 chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule. Volendo oggi informarvi della recentissima e forse ultima fase, alla quale pervenne la quistione, mi pare indispensabile, per l'intelligenza dei vostri lettori, il riepilogarla sommariamente.

Il principale punto di litigio era: se la Società costruttrice anzidetta dovesse considerarsi come integralmente sostituita alla Compagnia Vittorio Emanuele, rispetto a tutti gli obblighi incumbenti a questa per la costruzione dei 640 chilometri delle Calabro-Sicule, oggetto del sovraccitato contratto 20 giugno 1868; ovvero se la Società medesima dovesse considerarsi come semplice assuntrice *à forfait* dei lavori di compimento, cogli obblighi e colle responsabilità connaturali all'indole del contratto di appalto, e proporzionati al prezzo fisso ed invariabile nel medesimo stabilito. Siffatta tesi fu, con sentenza arbitrale del 23 giugno 1875, decisa in senso favorevole all'assunto ed alle conclusioni della Società; la quale sosteneva per l'appunto di essere semplicemente assuntrice di lavori certi e determinati da piani, disegni e tipi approvati dal Governo e concordati nella Convenzione; reclamando, per conseguenza, corrispettivi e compensi per tutti i maggiori lavori che essa fu costretta ad eseguire in eccedenza ai limiti dei suoi obblighi, così per assicurare viemmeglio la stabilità e la durata delle opere, come per riparare i danni arrecati alle opere preesistenti da cause diverse, quali, ad esempio, inondazioni, alluvioni, tempeste di mare, frane, ecc.

Varie altre questioni furono pure colla medesima sentenza decise, parte a favore del Governo e parte a favore della Società, dal Collegio arbitrale; ordinandosi in pari tempo una giudiziale perizia, affine di apprezzare le conseguenze derivanti dalla testè indicata decisione di massima, valutando con giustizia ed equità le ragioni ed i calcoli di entrambe le parti contendenti.

La Corte d'appello di Roma, con sentenza deliberata il 15 aprile e pubblicata il 1° maggio 1876, sull'appello principale interposto dal Ministero dei lavori pubblici, nonchè sull'appello per incidente proposto dalla Società Vitali, Charles, Picard e C., confermò il verdetto arbitrale favorevole all'assunto della Società, pronunciando che la Convenzione 20 giugno 1868 contiene semplicemente un contratto avversionale a prezzo fisso *(à forfait)*.

Tralascio per brevità il riassunto delle altre questioni decise dalla Corte d'appello, che accolse, per quanto di ragione, l'appello del Governo, modificando ancora a favore della Società alcuni punti della sentenza appellata; e vi accenno soltanto di volo come siasi interposto ricorso in Cassazione, tuttora pendente, contro quest'ultima sentenza, per venire senz'altro alla situazione attuale.

Per ciò che riguardava la perizia giudiziale, si procedette naturalmente alla esecuzione della sentenza arbitrale 22 giugno 1875 e della confermatoria della Corte d'appello

1° maggio 1876. Onde i periti giudiziali comm. Giovanni Morandini, cav. Giulio Marchesi e cav. Giuseppe Lanino presentarono, nell'aprile dell'anno corr., la loro relazione. Il tempo scorso da allora sino al presente fu impiegato da ciascuna delle parti a preparare e trasmettere agli arbitri quelle ulteriori osservazioni ed istanze, che reputarono di loro interesse; finalmente il Collegio arbitrale, composto dei signori comm. Astengo, Corsi e Piccoli, si riunì il 27 corrente nella sua sede in Roma, per sentire oralmente le parti o i loro difensori. E il dibattimento fu lungo e vivace, sostenendo le parti del Governo il solo avvocato Chiaves, coadiuvato dall'Ispettore cav. Ferrucci e dal Commissario cav. Passerini, assenti per private ragioni gli altri due avv. Pica e Cabella. Rappresentavano la Società il signor Vitali personalmente, gl'ing. Ferrè e Spurgazzi, e gli avv. Crispi, Orsini e Bonacci, oltre al procuratore Bussolini. Il debito della Società verso il Governo fu dai periti valutato nella somma di L. 1,600,000 all'incirca, somma notevolmente inferiore a quella dal Ministero domandata, qualificando contemporaneamente come eccedenti gli obblighi della Società lavori e provviste per l'ammontare approssimativo di L. 7,000,000.

Il termine per la pronunciazione della sentenza arbitrale venne fissato a tutto il mese di agosto prossimo, convenendo altresì che gli arbitri siano in facoltà di emetterla in qualunque Comune del regno.

Ma il più importante si è che, dopo il dibattimento del 27, s'intavolarono serii negoziati fra il Governo e la Società per una amichevole transazione, la quale sembra a me convenientissima per entrambe le parti, allo stato degli atti; ne potrà più fallire, io stimo, visto che è comune il desiderio vivo e sincero di finirla una buona volta. —

Tanto per variare almeno l'ordine delle materie, dovendone trattare alcune permanentemente chi sa fino a quando, confinai oggi nel mezzo della mia corrispondenza i due soggetti delle Convenzioni per l'esercizio ferroviario e dell'impresa del Gottardo, sviluppati d'ordinario in prima riga. Un nuovo *si assicura* della *Libertà* di ieri sera ridà come faccenda di pochi giorni ancora la definitiva stipulazione del contratto d'esercizio, collegandovi per aggiunta la costruzione delle principali nuove linee. Il mio barometro invece, volere o volare, continua a segnare il *variabile* degli studii e delle trattative; nè accenna ad una molto prossima salita della colonna mercuriale, la quale indicherebbe quella serenità e costanza di tempo conseguente alla soluzione di uno dei più ardui problemi.

Rispetto al Gottardo, il 31 luglio, fissato dal progetto di risoluzioni della Conferenza internazionale di Lucerna, si può dire oramai bello e passato, senza che i Governi interessati abbiano ancora annunziato al Consiglio federale svizzero le loro definitive deliberazioni circa l'accettazione del disegno medesimo. Intanto per parte nostra, se non sono male informato, a Genova non si sarebbe alieni dal sobbarcarsi a qualche nuovo sacrifizio; a Milano ed a Como invece, non solo non se ne vorrebbero dei nuovi, ma si vorrebbe anche rifiutare gli antichi, salvo colla condizione *sine qua non* della costruzione della linea del Monte Ceneri. —

Venne testè approvato in massima dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il tracciato del tronco ferroviario Conegliano-Vittorio, giusta il disegno presentato dalla Società costruttrice, suggerendosi qualche miglioria e variazione intorno ai fabbricati passeggieri e merci.

Nella seduta medesima del 28 corr., lo stesso Consiglio approvò un progetto di massima per lo ampliamento della banchina dell'antico molo di S. Gennaro a Napoli; la quale banchina, così ampliata e convenientemente adattata, dovrà servire ad uso di punto-franco per quella città. L'ammontare della spesa è calcolato a L. 500,000 circa.

In altra riunione il medesimo Consiglio esaminò e dichiarò degni di approvazione il progetto per lavori di consolidamento alla trincea Paradiso ed al rilevato Lovallo nel tronco S. Cataldo-Canicattì delle ferrovie Calabro-Sicule, ed un altro pel consolidamento del ponte sul torrente Burrao nel tronco Taranto-Reggio delle ferrovie stesse. —

Domani avranno principio gli esami di promozione da allievi-ingegneri ad ingegneri di 3ª classe. Sono 20 i concorrenti, fra i quali 5 aiutanti. La Commissione esaminatrice è composta dagl'ispettori comm. Ponza, presidente, Millesi e Dionisi, dallo ingegnere-capo Zuchelli e dall'ing. Fergola segretario. —

Il giovane Jacopo Treves riuscì vincitore del concorso bandito dalla Provincia di Firenze per un posto gratuito nella Scuola *delle arti e manifatture* di Parigi.

B.

DI UN NUOVO SISTEMA D'ILLUMINAZIONE
DEI TRENI FERROVIARII.

Egregio sig. Direttore

Londra, 22 luglio.

Or son due anni, la Società delle arti di Londra pubblicava un concorso a premio per la miglior lampada o mezzo d'illuminazione per le vetture ferroviarie, che producesse la più chiara, costante, durevole e sicura fiamma; avvertendo che, nell'aggiudicazione del premio, il costo e la semplicità della costruzione e manutenzione verrebbero tenuti nel debito conto.

Il Comitato, scelto fra persone ragguardevoli per posizione ed autorità, ricevette lampade da 12 diversi concorrenti, alcune delle quali erano ad olio minerale, altre ad olio vegetale, ed altre a gaz; e dopo il pratico esperimento e la diligente considerazione d'ognuna di esse, aggiudicava la medaglia d'oro della Società al sig. Pintsch pel suo sistema d'illuminazione. Il quale sistema essendo in via di esperimento da più mesi in un treno del Great Eastern Railway, ove attualmente mi trovo, credei far cosa gradita a Lei ed ai lettori del *Monitore*, dandogliene una sommaria descrizione.

Il sig. Pintsch fa uso nel suo sistema di un gaz di grande potere illuminante, che egli estrae dal grasso e dalle feccie di petrolio, paraffina, olio ecc. ecc., ad un prezzo molto basso, e che poi comprime alla pressione di 8 a 10 atmosfere. Il metodo di fabbricazione non differisce gran che da quello usato per la produzione del gaz-luce di uso ordinario; sennonchè i vapori prodotti nella *storta* superiore del forno, e quasi trasformati in gas, passano *direttamente* in quella inferiore, ove la loro completa decomposizione si effettua sotto l'azione d'una più alta temperatura. Scopo principale di questa generale disposizione si è quello di poter condurre l'alimentazione su scala più larga di quella ottenuta allorchè il gaz passa in due *storte* separate, eliminando al tempo stesso ogni pericolo che i vapori dell'olio abbiano a sfuggire unitamente al gaz. — Con questo sistema di costruzione del forno, è sufficiente avere due *storte*, una superiore all'altra, per ottenere durante 10 ore di lavoro (in proporzione della qualità del materiale) da 60 a 90 metri cubi di gaz. Una lampada abbruciando 1/50 di metro cubo per ora, la produzione del forno basterebbe per circa 3000 fiamme, numero che può facilmente essere portato a 7500 durante una giornata di lavoro. Il gazometro poi richiede soltanto una capacità di 40 a 60 metri cubi, essendochè, durante il processo di fabbricazione, il gaz viene compresso, a mezzo di pompe, in caldaie cilindriche facenti da serbatoj, ed ove il gaz è tenuto in riserva sotto una pressione variabile da 8 a 10 atmosfere. Da questi serbatoj parte un tubo sotterraneo, che conduce il gaz ai rifornitori disposti, longitudinalmente e ad un veicolo di distanza fra loro, sul fianco d'un binario apposito su cui vengono condotti i treni e le vetture da rifornirsi.

Ogni vettura è provvista d'un cilindro-serbatoio, disposto

sotto l'intelaiatura col suo asse parallelo a quello delle ruote; sono essi del diametro di metri 0,500 e della lunghezza di m. 1,784, costrutti in lastra di ferro, dello spessore di 5 millim. con doppia ribaditura longitudinale, e colle due estremità convesse avvitate sulla parte cilindrica. Ad evitare le perdite di gaz, le lastre hanno una stagnatura superficiale, tanto internamente che esternamente, e vengono pure saldate lungo la ribaditura. Il gaz dai rifornitori passa in questi cilindri alla pressione di 6 atmosfere, ed attraversando il regolatore, a mezzo d'un piccolo tubo del diametro interno di 6 mm., è condotto alle lampade di ciascun compartimento con pressione corrispondente a 15 mm. d'una colonna d'acqua: pressione alla quale tutto il contenuto dei cilindri-serbatoj viene abbruciato. Ciò fa sì che l'inventore trovasi abilitato a fornire ogni vettura del gaz sufficiente a mantenere le fiamme di quattro compartimenti accese per lo spazio di 35 ore, senza bisogno di rifornire i serbatoj.

È questa costanza nella pressione d'alimentazione delle fiamme, così felicemente ottenuta dall'inventore, che rende ora possibile di generalizzare l'uso del gaz, così a lungo ritardato stante la mancanza d'un regolatore che, a dispetto delle oscillazioni e delle scosse, mantenesse automaticamente una fiamma regolare e costante.

Questo regolatore, sospeso anch'esso sotto l'intelaiatura della vettura, consiste in un recipiente conico, di m. 0,250 di diametro alla base e 0,160 d'altezza, la parte superiore del quale è chiusa da una membrana sensibilissima, specialmente preparata, al cui centro si attacca un' asta con giunto movibile, che si connette ad una leva attaccata alla valvola. Il gaz dal serbatoio passa nel regolatore fino a che la membrana ha acquistato una certa tensione; raggiunta la quale, a mezzo dell'asta e leva sopra accennate, la valvola è chiusa e la comunicazione intercettata. Questo processo è costantemente ripetuto, man mano che il gaz viene consumato dalle fiamme; e la gran leggerezza della membrana, in un coll'accurato equilibrio della leva, fanno sì che nè le scosse, nè le oscillazioni della vettura influiscono sulla stabilità e regolarità della fiamma: questa abbrucia tanto regolarmente, quanto se fosse in una camera, e giammai estinguesi accidentalmente.

Il tubo, che dal regolatore va alle lampade, è munito a conveniente altezza di un rubinetto, facilmente accessibile dalla piattaforma della Stazione, e per mezzo del quale le fiamme dei diversi compartimenti vengono estinte tutte ad un tempo. I tubi portafiamma poi sono uniti a snodo con quello disposto longitudinalmente sul *cielo* della vettura, dimodochè nel pulire le lampade sono semplicemente girati all'indietro; di più, ciascuno di essi è munito d'un rubinetto, pel caso che vogliasi illuminare soltanto alcuno dei compartimenti.

Le lampade sono piccole e d'una forma molto graziosa; ed il calore prodotto dalla fiamma passa, per una scanalatura fatta nel riflettore smaltato, dalla lampada nell'aria; il riflettore, a differenza degli altri, è convesso, e l'aria richiesta per la combustione entra attraverso il coperchio della lampada. In complesso, l'intera disposizione è tale, che il gaz non può in nessun modo entrare nell'interno della vettura, ed i passeggieri non hanno l'inconveniente del calore prodotto dalle fiamme.

Con questo sistema, un compartimento vien sufficientemente illuminato, sì da rendere possibile ai passeggieri la lettura di qualunque scritto per quanto minuto, ed in qualsiasi parte del compartimento si trovino, togliendo così in parte la tediosità d'un viaggio notturno. Aggiungasi poi che le fiamme a gaz mantengono una luce costante; mentre quelle ad olio, stante la carbonizzazione del lucignolo, devono essere ricambiate ripetutamente durante il viaggio, se si vuol ottenere una luce appena appena passabile. Inoltre, tanto le perdite d'olio, che il fumo delle lampade, sono inconvenienti che vengono coll'uso del gaz pienamente eliminati.

Passando poi alla questione, se sia miglior consiglio quello di trasportare il gaz interamente in una sola vettura del treno, od in ciascuna vettura separatamente, l'esperienza dimostrò essere del tutto preferibile quest'ultimo sistema; giacchè, quantunque l'avere un serbatoio generale necessiti l'uso d'un solo regolatore per treno, pure il gaz essendo condotto dal serbatoio alle vetture per mezzo d'un tubo comune, avvi l'obbiezione che, accadendo di dover togliere od aggiungere una o più vetture, la comunicazione viene interrotta, ed una parte del treno è lasciata all'oscuro per un certo tempo, dopo del quale le connessioni fra i tubi debbono essere ristabilite e le fiamme nuovamente accese.

Mi si dice che 12 Compagnie, tra germaniche e russe, usino questo sistema d'illuminazione sui loro treni, e che ne sieno grandemente soddisfatte, anche dal lato dell'economia. Da noi trovasi da 20 mesi in uso sul Metropolitan Railway, e da qualche tempo si sta esperimentando sulla Midland, sul Great Eastern e su qualche altra ferrovia. Ho avuto occasione di viaggiare in treni a cui tale sistema era applicato, e rimarcai essere la luce della fiamma chiara, costante, ferma e sotto tutti i riguardi soddisfacente; anzi l'aspetto generale del compartimento assume una cert'aria di festività o allegria.

Da ultimo, per dare un'idea della sua utilità nei viaggi notturni in treni celeri e di lungo percorso, aggiungerò che una vettura della Midland, che porta il gaz nel piccolo serbatoio delle dimensioni accennate per 12 fiamme e per 35 ore, va da Londra fino in Scozia, e ne ritorna, consumando appena i due terzi del gaz approvvigionato nel serbatoio.

In Italia, un bel passo in questo senso s'è già fatto dalle Ferrovie dell'Alta Italia, ma solo per qualche treno; ed è da sperare che i vantaggi materiali che con tale sistema si apportano alle Compagnie ed ai passeggieri, venendo ad essere sempre più apprezzati, spingeranno le persone competenti a generalizzare gradatamente una innovazione, la quale altro non è se non la naturale conseguenza dei progressi fatti in questi ultimi anni dall'ingegneria ferroviaria.

Con distinta considerazione mi dichiaro, egregio signor Direttore,

Suo dev.mo

MICHELANGELO SCLAVERANI.

P.S. Dopo scritto quanto sopra, venni a sapere che la Compagnia del Great Eastern Railway, contenta del sistema, ha decretato di aver 500 lampade trasformate; ed ho pure sentito dire che il costo delle lampade essendo presentemente (tutto compreso) di 7 1[2 centesimi per ora, l'inventore si assume l'adattamento, provvista del gaz, pulitura, accenditura delle lampade ecc., ecc., per soli 5 cent. per lampada e per ora.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Oggi ha luogo la visita di ricognizione della linea Dossobuono-Legnago. Venne all' uopo delegato dal Ministero l' ispettore comm. Biglia, col concorso del Commissariato per le ferrovie, dei rappresentanti della Provincia, dei Capi-servizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, e dell'Impresa costruttrice.

Sappiamo che i delegati dell'Alta Italia sono autorizzati a dichiarare che la Società è pronta ad aprire all'esercizio la detta linea sino da domani, ritenendola in condizioni tali, da potersi senz'altro assumere la responsabilità di un regolare servizio.

Però sarà difficile che domani abbia luogo quell'apertura, perocchè il Ministero si è riservato di fis-

sarne il giorno, in seguito ai risultati della odierna visita di ricognizione.

Un nostro corrispondente da Roma ci scrive in data d'ieri:

I giornali hanno in questi giorni annunciato la definitiva regolazione dei conti pendenti tra il Governo e la Società ferroviaria Sud-Austriaca, in modo assai vago, ed in alcuni punti assolutamente erroneo.

Taluni esagerarono la cifra domandata in origine dalla Società, ed altri esagerarono in meno quella accordata dal Governo. Nè mancarono corrispondenze di giornali autorevoli, che vollero fare risalire la responsabilità della differenza ai negoziatori dei trattati di Parigi e di Roma, mentre la liquidazione di cui si tratta dipendeva soltanto dal trattato di Basilea, e riguardava il periodo di 18 mesi, cioè dal 1° gennaio 1875 al 30 giugno 1876.

Io sono in grado di darvi precisi ragguagli in proposito. Prima di tutto, è da notarsi la improprietà del vocabolo *transazione*, che si volle usare da taluni per codesta liquidazione, avvegnacchè essa non fu che una sistemazione di conti pendenti.

La Convenzione di Basilea, ch'è del novembre 1875, nel fissare il capitale speso dalla Società dell'Alta Italia, si basò sul bilancio chiuso al 31 dicembre 1874; e negli articoli 13, 14 e 16 ha stabilito che, alla presa di possesso (1° luglio 1876), si sarebbero dal Governo, in contraddittorio colla Società stessa, stabiliti e liquidati i conti delle spese da essa fatte dal 1° gennaio 1875 al 30 giugno 1876 per le linee in costruzione, indicate negli stessi articoli, e pei lavori sulle linee in esercizio imputabili in conto capitale; e le somme risultanti da questi conti verrebbero dal Governo compensate alla Società.

E fu appunto per la compilazione di questi conti che una Commissione di delegati governativi stette per parecchi mesi in Milano a compulsare i registri sociali, e che in queste ultime settimane ebbero luogo varie conferenze a Roma fra i rappresentanti della Società ed i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici. La cifra ultima venne poi definitivamente concordata (cifra che pel momento mi astengo dall' accennarvi, ma che in breve vi sarà nota) mentre il Ministro dei lavori pubblici era assente; ma posso assicurarvi che quello delle finanze non volle così accettarla, se non dopo che il suo collega dichiarò telegraficamente di annuirvi.

Ogni cosa è dunque definitivamente stabilita; e se il risultato delle lunghe trattative non venne ancora ufficialmente proclamato, lo si deve soltanto ad alcune formalità burocratiche tuttora mancanti, ma che forse in questo momento sono già pienamente esaurite.

Da Pisa ci scrivono che i lavori del gran ponte sul Serchio, presso Migliarino, che si sta eseguendo dall'Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dall'ing. A. Cottrau, procedono alacremente. Gli apparecchi pneumatici sono già a posto, ed in questa settimana si metterà mano all'immersione del primo grande cassone per la fondazione della spalla verso Pisa, e contemporaneamente si ribadisce il cassone per la prima pila.

Tutto fa sperare che questo importante lavoro sarà ultimato dall'Impresa costruttrice anche prima del termine contrattuale assunto verso la Società dell'Alta Italia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Airasca-Saluzzo-Cuneo, Cuneo-Mondovì e Busca-Dronero. — Il giorno 21 luglio p. p., dietro invito del Sindaco di Saluzzo, si radunarono in quella città molti rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione delle dette ferrovie, diversi deputati ed alcuni consiglieri provinciali; e dopo lunga discussione, venne adottato il seguente ordine del giorno:

« L'Assemblea delibera di addivenire alla formazione di un Comitato promotore di una ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo, Cuneo-Mondovì, con allacciamento a Busca di un tronco per Dronero, con mandato:

« 1° Di far pratiche col Governo per ottenere l'esercizio della linea al 50 per cento del reddito lordo; oppure a quelle migliori condizioni che verranno fatte ad altre linee sulla rete attuale dell'Alta Italia;

« 2° Di far procedere al completo riordinamento degli studii di ciascuno dei tronchi nel modo che crederà preferibile;

« 3° Di fare tutte le pratiche necessarie per ottenere o una combinazione finanziaria od un concessionario della linea, mediante il solo compenso di un premio fisso;

« 4° Di promuovere quindi dalle Provincie, Comuni ed enti morali interessati lo stanziamento dei sussidii occorrenti a formare il premio suddetto, attenendosi nello stabilire i sussidii od aumenti alle deliberazioni antecedentemente prese dai Comuni medesimi, ed ove d'uopo, a tutti quei criterii generalmente usati in simili riparti;

« 5° Qualora, per imprevedibili circostanze, si rendesse difficile ottenere la contemporanea esecuzione di tutti i 3 tronchi Airasca-Saluzzo-Cuneo, Cuneo-Mondovì e Busca-Dronero, il Comitato avrà facoltà di occuparsi soltanto di quelli che presentano più pronta e maggiore probabilità di riuscita ».

Ferrovia Castellamonte-Ivrea-Biella. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è occupato del progetto di ferrovia subalpina da Castellamonte a Biella per Ivrea.

Esso ne ha riconosciuta in massima l'utilità; ma fu d'avviso che il progetto non potrebbe essere attuato senza notevoli modificazioni, vuoi sotto il rapporto dei livelli, vuoi per riguardo al raccordamento coll'intera linea da Torino al S. Gottardo per Biella e il Lago Maggiore.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Scrivono da Aosta, 27 luglio, che al giungere colà di S. M. il Re, una folla numerosissima stava ad aspettarlo, e lo acclamò con fragorosi applausi; tutte le Autorità lo ossequiarono, ed il Sindaco gli espresse la fiducia che i Valdostani nutrivano in lui sulla prossima costruzione della ferrovia. Il Re le rassicurò, parlando di questa come d'un fatto compiuto; e quindi continuò il suo viaggio per Valsavaranche.

Il sotto-prefetto, avv. Fiorentini, ebbe poi in dono un ricchissimo *remontoir* d'oro, accompagnato da una lettera firmata Aghemo, che esprimevagli la sovrana gratitudine per l'interesse da lui dimostrato a pro' della ferrovia valdostana.

Sennonchè quel bravo funzionario dovrà partirsene da Aosta e recarsi quanto prima alla sua nuova destinazione a Novara, ad onta dei reclami di quella popolazione. Però il Prefetto di Torino, con sua lettera autografa, assicurò i reclamanti che quell'allontanamento, richiesto dalle esigenze del servizio, non pregiudicherà in nulla la questione ferroviaria, e che si cercherà un nuovo Sotto-prefetto, a cui stia egualmente a cuore quella questione.

E se saranno rose, fioriranno!

Tramway nella provincia di Cuneo — Scrivono alla *Gazzetta Piemontese* da Cuneo, 31 luglio:

Siamo lieti di annunciare che la Casa inglese A. Berrier-Delaleu presentò domanda della concessione per lo stabilimento del *tramway a vapore* sulle strade provinciali Cuneo-Dronero, Cuneo-Busca-Saluzzo, Cuneo-Mondovì, Cuneo-Moretta-Pancalieri, colla intenzione di prolungare la linea fino a Torino.

Questa è la Società che già ottenne dal Consiglio provinciale di Novara la concessione per le linee Vercelli-Gattinara, Vercelli-Trino; ed oltre la Casa suddetta, l'Impresa comprende due rinomati industriali delle nostre provincie.

Ferrovia ligure orientale. — Il 14 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma, e presso la Prefettura di Genova, si addiverrà simultaneamente allo incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla difesa ed al consolidamento del tratto della ferrovia Ligure, compreso fra Monterosso e la Galleria di Biassa, per la presunta somma di L. 414,451.95.

L'impresa resta vincolata all'osservanza del Capitolato generale e delle condizioni speciali di appalto in data 25 maggio 1877, visibili, assieme alle altre carte del progetto, nei suddetti Uffizii di Roma e Genova.

Il tempo per la ultimazione dei lavori è stabilito in mesi 14, a decorrere dal giorno in cui se ne farà la consegna.

Gli aspiranti all'asta dovranno presentare, oltre i soliti attestati di moralità ed idoneità, la prova del fatto deposito interinale di L. 20,800. La cauzione definitiva è fissata al decimo della somma di deliberamento in numerario, od in rendita del Debito pubblico dello Stato.

Nuovo valico appennino. — I giornali di Genova ci informano che il 24 luglio p. p., i deputati liguri tennero una riunione, nella sala della Deputazione provinciale, per far seguito alle due antecedenti tenute a Roma circa i trattati di commercio e la questione di un nuovo valico appennino. Numerosi furono gli intervenuti, poichè non vi mancavano che gli on. Biancheri, Randaccio, Viacava ed Argenti, il quale ultimo mandò una sua memoria sulla quistione delle ferrovie della Liguria.

Dopo una vivace discussione sui trattati di commercio e sulla relazione dell'on. Boselli, passando alla questione delle ferrovie, la riunione adottò le conclusioni inviate dall'ing. deputato Argenti per una completa sistemazione della rete ligure; ed approvò di instare presso il Governo per la sollecita costruzione d'una ferrovia succursale a quella dei Giovi, richiamando a questo proposito l'attenzione del Governo sui lavori della Commissione locale.

Esaminò anche la proposta d'una ferrovia dalla riviera orientale per il Brennero, raccomandando, quando il Governo fosse nel caso di prenderla in considerazione, che si prescegliesse per punto di partenza Spezia, facendola passare per Cento Croci, onde allacciarla con Chiavari

Ferrovia al porto di Savona. — Essendo stato fatto in tempo utile il ribasso di L. 5.05 per cento sul prezzo di provvisoria aggiudicazione per l'appalto della fornitura di n. 13 piattaforme girevoli, del diametro di m. 4.50, delle quali n. 12 per l'armamento della diramazione dalla Ferrovia ligure al porto di Savona, nel ramo provvisorio alla Calata del Carbone, ed una per la Cava del Rospo lungo la ferrovia medesima tra Deiva e Moneglia, nel giorno 6 corr., presso la Prefettura di Genova, si terrà un secondo definitivo incanto per l'appalto medesimo sul ridotto prezzo di L. 82,084.27.

Riguardo al tempo ed al luogo della fornitura, è da vedersi il Capitolato speciale presso la Prefettura medesima.

La cauzione provvisoria per l'ammissione all'asta è fissata nella somma di L. 4500; quella definitiva a garanzia del contratto, nel decimo del prezzo di aggiudicazione.

Gli aspiranti all'appalto dovranno provare di possedere un'officina meccanica, riconosciuta idonea alla costruzione delle piattaforme.

Ferrovie Venete. — Leggiamo nel *Diritto* del 29:

Sappiamo che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha approvato il progetto presentato dalla Società veneta di costruzioni per un nuovo tracciato da Conegliano a Vittorio. Nel progetto la Società dovrà però introdurre alcune variazioni indicate nel parere motivato del Consiglio superiore.

Stazione marittima in Venezia. — Circa i lavori della Stazione marittima, nella seduta della Camera di commercio del 19 luglio p. p., il presidente avvertiva che, dopo la comunicazione dal Ministero fatta in proposito fino dal maggio scorso, esso sollecitò una intervista coll'ingegnere-capo del Genio civile, dal quale apprese che sono in corso i lavori di escavazione, i quali permetteranno ai grandi vapori di entrare ed uscire dalla Stazione suddetta. Il comm. Blumenthal aggiungeva che con ciò verranno appagati completamente i desiderii di Venezia, e che non sarebbe possibile fare di più di quanto vien fatto.

La Camera prese atto di questa comunicazione del suo presidente, al quale tributò elogi per la sua attività.

Ippoferrovia di Roma. — La *Libertà* dice che la inaugurazione della ferrovia a cavalli dalla porta del Popolo a Ponte Molle era stata stabilita per stamane. Vi sono invitati il Ministro dei lavori pubblici, il Prefetto, il Sindaco, la Giunta, le altre Autorità e la stampa cittadina.

Aggiunge che le vetture, tutte elegantissime, saranno tirate da due cavalli, provveduti dall'Impresa fratelli Fedeli, la quale ha fatto acquisto a Milano d'una quantità d'eleganti finimenti.

In questi giorni si fecero gli esperimenti per avvezzare i cavalli. Una vettura impiega 7 minuti da Ponte Molle alla Porta, ma evidentemente nelle corse ordinarie occorrono 10 o 12 minuti per percorrere, al piccolo trotto, tutta la linea.

L'agente generale della *Società anonima dei tramway* in Roma è il sig. Letellier; l'ingegnere direttore dei lavori è il sig. Galli di Milano, e tutti i lavori murarii sono stati eseguiti dal sig. Anselmo Ansani di Roma.

Scuola degli agenti ferroviarii. — Nella scorsa settimana hanno avuto luogo gli esami nella Scuola di Agenti ferroviarii di Roma.

La Commissione esaminatrice, formata dai rappresentanti dei Ministeri di agricoltura, industria e commercio e dei lavori pubblici, nonchè dei delegati delle nostre Amministrazioni ferroviarie, ha creduto, nell'interesse dell'istituzione stessa, di stabilire che l'idoneità fosse raggiunta riportando almeno 40 punti favorevoli su 60, e ciò per dar credito ai diplomi che verranno rilasciati.

Sono stati 35 gli alunni che si sono presentati agli esami finali, e di questi soltanto 18 furono dichiarati idonei. Ecco i nomi di questi 18 alunni per ordine di merito: Pistoni Romolo — Cece Gustavo — Cavi Adolfo — Mattioli Emilio — Marini Carlo — D'Amico Gustavo — Cece Ernesto — Zanetta Achille — Stefanoni Ernesto — Di Crescenzo Antonio — Creonti Ernesto — Spallanzani Francesco — Molinari Alfonso — Maurizi Maurizio — Morpurgo Scipione — Piperno Graziadio — Raffaelli Cesare — Ciocci Felice.

— A questo proposito la *Libertà* aggiunge:

Il corso non durò che 3 mesi, e i risultati sono molto soddisfacenti, tanto più che gli esami furono severi.

I due primi promossi furono già impiegati nell'Agenzia

di città pel trasporto delle merci alla Stazione: per gli altri, i delegati delle varie Compagnie ferroviarie hanno promesso di tenerli in considerazione.

Questa istituzione, dovuta alla benemerita Lega per l'istruzione, può dirsi quindi interamente riuscita, e noi siamo lieti di inviare una parola di elogio al comm. Placidi, che ne è il presidente, ed ai signori comm. Martorelli e ing. Trevellini, che attivamente le secondarono.

Ferrovie Calabro-Sicule. — Nell'incanto tenutosi il 16 dello scorso luglio, conformemente all'avviso d'asta già pubblicato, l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione di un fabbricato alla Stazione ferroviaria di Torremare (linea Jonio-Potenza) per alloggio del personale di servizio della ferrovia, fu provvisoriamente deliberato per la somma di L. 61,094.44, dietro l'ottenuto ribasso di L. 3.55 per ogni cento lire del presunto prezzo di stima in L. 63,343.12.

Il termine utile per le offerte di ribasso non inferiore al ventesimo, scade col mezzogiorno dell'8 corr.; e le offerte devono essere presentate alla Prefettura, corredate della prova dell'eseguito deposito provvisorio di lire 2000 e dei soliti certificati di moralità ed idoneità dell'offerente.

Ferrovie Sarde. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 21 corr. agosto in Roma, nella sala della Camera di commercio, per udire la lettura del processo verbale dell'ultima adunanza generale; per deliberare sull'adozione dei nuovi statuti da presentarsi all'approvazione del Governo, a termini della nuova Convenzione approvata colla legge 20 giugno 1877, e per quanto altro possa occorrere riguardo alla loro approvazione ed attuazione, ed alle relative disposizioni transitorie; e finalmente per la nomina del nuovo Consiglio di amministrazione, a termini dell'art. 5° della detta Convenzione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Al *Journal de Genève* telegrafano da Berna, 27 luglio:

La Conferenza dei Cantoni e delle Società interessate all'impresa del Gottardo fu aperta stamane, alle ore 10, nel Palazzo federale, e durò fino alle 4 1/2 pomeridiane, eccetto una sospensione da mezzodì alle 2.

I delegati dei Cantoni di Berna e di Lucerna hanno parlato in favore della linea Immensee-Lucerna, e quelli del Ticino in favore della linea del Monte Cenere. Gli oratori, che hanno replicato ai delegati ticinesi, dichiararono che di tutti i Cantoni il Ticino aveva meno diritto di lagnarsi.

La Società del Nord-Est, rappresentata dal sig. Eugenio Escher, ha fatto sperare che quella Compagnia verserà almeno la sovvenzione primitiva.

Il Cantone di Zurigo è favorevole ad un nuovo sussidio. In generale i delegati riconoscono la necessità di nuovi sacrificii, attesochè l'impresa non potrebbe essere abbandonata, e considerando che la sua situazione non è più la stessa del 1869 e che si è spinti dalla necessità.

La Conferenza ha deciso che il Consiglio federale nomini una Commissione di 7 membri, coll'incarico di stabilire un quadro di riparto dei nuovi sussidii.

Il processo verbale sarà comunicato agli Stati interessati che erano rappresentati.

— Lo stesso giornale pubblica il seguente dispaccio da Berna, 28:

I Cantoni che hanno l'intenzione di partecipare ad un nuovo sussidio in favore dell'Impresa del Gottardo sono quelli di: Zurigo, Basilea-città, Basilea-campagna, Sciaffusa, Argovia e Turgovia. Gli altri Cantoni sono indecisi, e i loro delegati ne riferiranno ai Governi rispettivi.

— Il Ministero delle finanze italiano, pagando al Municipio di Genova la somma di L. 120,000 pel contributo governativo 1875 e 1876 per l'apertura della via Carlo Alberto, ha fatto premura al Municipio stesso, perchè voglia liquidare e regolarizzare al più presto il debito rilevante, che esso ha verso lo Stato pel concorso nelle spese della ferrovia del S. Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 29.20 dal lato di Göschenen, di m. 24.20 dal lato di Airolo; e quindi in totale m. 53.40, cioè m. 7.60 in media giornaliera. La roccia è sempre dura ad Airolo.

Ferrovia Argentina — Dalla *Brasil and River Plate Mail*, che si pubblica a Londra, rileviamo quanto segue circa la ferrovia da Cordoba a Tucuman, di cui abbiamo più volte parlato:

Di questa importantissima ferrovia Argentina, la cui missione è quella di spargere il progresso civile ed economico in tutte quelle provincie che si estendono fra il centro ed il confine nordico della Repubblica, e specialmente in quella ricchissima di Tucuman, i giornali, tanto argentini che forestieri, in più occasioni ebbero a parlare con gran favore; e con vera imparzialità, più volte trovarono argomento per encomiare l'ingegno e l'attività dell'italiano comm. Telfener, che di quella grande opera fu il costruttore.

A questo proposito vien riferito un brano di corrispondenza, che il governatore della provincia di Tucuman, in forma privata, diresse al comm. Telfener. Esso è concepito nei seguenti termini:

« Vostra figlia, la ferrovia da Cordoba a Tucuman, prosegue perfettamente e con una regolarità che non hanno le altre Compagnie. Io credo ora che i pessimisti cominceranno a convincersi che questa è un'opera di prim'ordine, e che, umanamente parlando, non si poteva da voi esigere di più ».

E conchiude dicendo:

« Gli uomini come voi, sono quelli che mancano pel progresso del nostro paese ».

Ora, informazioni nostre particolari (soggiunge il giornale inglese), che abbiamo dalla Repubblica Argentina, vengono perfettamente a consuonare con quanto scrive l'egregio governatore di Tucuman, la cui autorità di parola non può essere da nessuno sconosciuta, e comprovano la solidità del lavoro.

Difatti, mentre nelle recenti piene fiumane non poche linee ferroviarie argentine subirono interruzioni di servizio, o per rottura di ponti o per scioglimento di argini o per altri danni cagionati dalle piene stesse, la ferrovia Cordoba-Tucuman in tutta la sua immensa lunghezza non ebbe a soffrire il menomo inconveniente. Tutto proseguì sempre col massimo ordine, con quanto vantaggio pel Governo e pei privati, che di quella ferrovia si servono, lo lasciamo immaginare al lettore.

E notisi che la ferrovia suddetta è, fra le altre, la più esposta ad ogni genere di danni, che la natura può produrre contro l'opera dell'uomo. Per esempio, con ponti anche di 300 metri di lunghezza, essa attraversa, nel punto del loro massimo corso, ben 18 fiumi: fra i quali vanno menzionati quelli di corso rapidissimo, cioè il *Valderama*, il *Medina*, il *Granera*, ed altri, che nella loro precipitosa corrente trasportano sassi ed alberi fino a 20 o 30 metri di lunghezza, con danno evidente per le costruzioni. A questi non lievi ostacoli aggiungasi poi che la ferrovia, in certa regione, percorre con argine ben 18 leghe di saline, le quali colle piene si trasformano in laghi minaccianti continuamente l'opere di arginatura, specialmente quando sono infuriati dal vento.

Eppure, lo ripetiamo, malgrado sì grandi pericoli, la ferrovia Cordoba-Tucuman non ebbe mai a minimamente soffrire.

Noi siamo ben lieti di constatare questo importantissimo fatto, e di aggiungere che il comm. Telfener, al merito di aver dato all'Argentina una perfetta ferrovia, unisce quello ancora più rilevante di averla costruita in soli 34 mesi di lavoro effettivo, quantunque la sua lunghezza salga a ben 546 chilometri. È questo un prodigio di attività, che deve servire d'esempio!

Ferrovie d'America — Sugli scioperi ferroviarii telegrafano da Filadelfia, 25, al *Times*:

La situazione è alquanto migliorata, ma gli scioperi continuano.

Un forte distaccamento di truppe federali è arrivato a Reading, e vi ristabilì l'ordine. Il traffico ferroviario è sospeso su tutte le linee principali di Chicago. Venne tenuto colà iersera un *meeting* comunista, che venne disperso dalla Polizia; si fecero molti arresti.

Gli insorti di Cincinnati fecero sospendere il traffico. La Polizia fece qualche arresto. Ad un *meeting* di cittadini, furono organizzati 5000 constabili speciali. Le seguenti Ferrovie accettarono le condizioni degli scioperanti: La *Cleveland*, *Columbus* e *Cincinnati*, *Grand Trunk and Great Western* del Canadà, *Indianopolis Bee Line*, *Louisville* e *Nashville*.

La Polizia e le truppe militari di New-York sono stassera sotto le armi pel grande *meeting* internazionalista; la Stazione della ferrovia centrale è custodita da truppe con cannoni.

Il Gabinetto crede che la crisi sia passata, e che non sarà necessario l'aiuto della milizia dello Stato.

Il servizio postale soffre molto per lo sciopero.

— Un ultimo telegramma da Nuova York dice:

Gli operaj della ferrovia dell'Erié riprendono il lavoro, ed accettano la riduzione del salario.

Un Comitato di operaj presentò al segretario di Stato, signor Ewart, un *memorandum*, in cui si chiede al Governo di proporre un arbitrato per mettere fine allo sciopero.

Un *meeting* di operaj tenuto a Baltimora ha adottato risoluzioni analoghe.

I minatori della valle di Lacckamma si sono posti in isciopero ieri. I macchinisti hanno abbandonato le miniere, lasciando che l'acqua le invadesse.

Una nuova sommossa ebbe luogo iersera a Chicago. La milizia fece fuoco, 15 tumultuanti restarono uccisi.

Una sommossa ebbe luogo a Filadelfia, un uomo restò ucciso.

Nelle città dell'ovest, i cittadini tengono in freno la plebaglia, ma gli operaj in isciopero sono sempre padroni delle ferrovie.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 20 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 23 luglio p. p.), la Società di assicurazioni marittime, anonima per azioni nominative, sedente in Genova col titolo di *Compagnia Sud*, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto del 23 detto mese (*Gazz.* sudd.), sono approvate con variazioni alcune modificazioni allo statuto sociale della *Banca popolare agricola commerciale del circondario di Modica*.

— Con altro R. Decreto del 15 detto mese (*Gazz.* sudd.) la *Banca di Ferrara* è autorizzata a ridurre il suo capitale nominale da L. 2,000,000 a L. 1,500,000, mediante annullamento di 2000 azioni da L. 250 ciascuna; con modificazioni al relativo statuto.

— Con altro R. Decreto del 15 dello stesso mese (*Gazz. Uff.* del 25 luglio p. p.), la Società prussiana, sedente in Düsseldorf, col titolo di *Düsseldorf Allgemeine Versicherungs-Gesellschaft für See, Fluss und Land-Transport* (Compagnia di assicurazioni generali marittime, fluviali e terrestri di Düsseldorf), autorizzata nel paese d'origine con sovrano rescritto del 28 settembre 1857, è abilitata ad operare nel Regno, a termini dei suoi statuti e sotto l'osservanza delle norme e prescrizioni contenute nel presente Decreto.

Industria siderurgica. — Scrivono alla *Provincia* di Brescia:

Il valentissimo e benemerito Andrea Gregorini somministrò al nostro Ministero della guerra ghise speciali da lui composte nell'alto forno a Castro con minerali misti, in cui prevale quello del Manina in Valle Scalve. Pochi giorni sono, il colonnello Giovanetti con quelle ghise, nell'officina nazionale in Torino, fuse perfettamente un cannone da 32 centimetri, ed è il quattordicesimo di tanta potenza fatto colle ghise del Gregorini. Tali cannoni preparansi per la difesa delle spiaggie marittime italiane, e, compresa la cerchiatura, pesano 48 tonnellate.

Colle ghise medesime s'erano fusi oltre a 100 cannoni da 24 cent. È noto che i massimi cannoni della marina inglese sono i quattro dell'*Inflexibile* da 81 tonnellate, e che il *Duilio* ne ha uno da 100 tonnellate. Nel mese scorso levò rumore nel mondo industriale la proposta germanica Krupp di cannoni d'acciaio da 80 tonnellate. Ora il generale Resset, capo del Comitato italiano d'artiglieria, fa preparare alla fonderia di Torino la fusione, colle ghise speciali Gregorini, di cannoni da 100 tonnellate, da surrogare a quelli di acciaio venuti dalla Germania.

Deposito franco e Magazzini generali in Venezia. — Se non siamo male informati (dice la *Gazzetta*), tanto la Commissione mista, quanto la Giunta municipale, avrebbero, tra i varii progetti per il Punto franco, data la preferenza a quello presentato dall'ing. Asti, per la sua collocazione a S. Marta; e la Giunta avrebbe dato incarico all'ing.-capo, cav. Forcellini, di approntare pure un progetto per la costruzione dei Magazzini generali parimenti a S. Marta.

Cartiera d'Arsiero. — Il 26 luglio ebbe luogo a Venezia l'annunciata assemblea degli azionisti.

Assisteva alla seduta e prese parte alla discussione il senatore Alessandro Rossi.

Fu deciso di non procedere per ora alla liquidazione della Società, ma di fare un esperimento ancora di due mesi, durante il quale il nuovo Consiglio d'amministrazione tenti ogni via di procurarsi il capitale occorrente, anche vendendo alcuni degli Stabilimenti minori, e dando le occorrenti garanzie ipotecarie — rispettando però gli obblighi anteriori.

Il nuovo Consiglio di amministrazione risultò composto quasi per intero di azionisti dissidenti.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 15 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 23 luglio p. p.), all'elenco delle strade provinciali della provincia di Catania è approvata l'aggiunta del tratto stradale, che da quella già provinciale di Caltagirone conduce alla Stazione ferroviaria di Valsavoja.

— Con R. Decreto del 1° luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 26 mese stesso), all'elenco delle strade provinciali della provincia di Udine è aggiunta quella che da Cividale va al confine austriaco pel ponte di Brazzano sul torrente Indri, compresa la metà del ponte stesso.

Lavori al Tevere. — Leggiamo nella *Libertà*:

La quistione della fondazione dei muraglioni di sostegno al lungo Tevere della Regola sarà probabilmente discussa sabbato prossimo innanzi al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Intanto sono stati sospesi i lavori d'approvvigionamento dei materiali, e l'Impresa Campos ha terminato l'assaggio del terreno in varii punti. L'esistenza del banco mobile di sabbia incompressibile è stata disgraziatamente accertata, e si prevede che, per fondare, occorrerà ricorrere al sistema di palificazione, sopra il quale si stabilirà una platea di calcestruzzo, sulla quale poserà il muraglione di sostegno. Proseguono intanto i lavori di costruzione delle paratie; come pure si è terminata la nuova tura sotto l'ultimo arco del Ponte Sisto.

L'ing. Zucchelli, che ha assunto la direzione dei lavori, si è recato più volte a visitarli. Sappiamo che, durante il mese d'agosto, verranno spinti i lavori di demolizione dei ruderi. Tra il Ponte a Quattro Capi ed il Ponte Rotto, si è scoperto, lungo la sponda e sotto il livello delle acque magre, un antichissimo muraglione di sostegno, che rimonta ai primi tempi della repubblica romana.

Per demolirlo, verrà adoperata la dinamite. Continuano frattanto i trasporti delle terre lungo la riva della Regola.

Case operaie in Roma. — Leggiamo nella *Libertà* del 27 luglio:

L'ing. Mattioli ha terminato gli studii del suo progetto per la costruzione di un quartiere operaio all'Esquilino, e

si recò ieri dal Sindaco onde prendere seco lui alcuni accordi preliminari, prima di formulare la domanda di una concessione di terreni dell'Esquilino.

L'on. Sindaco ha accolto con molta bontà l'egregio ingegnere, e gli ha risposto che, qualora non avessero esito favorevole le trattative in corso colla Compagnia francese, accoglierebbe di buon grado la di lui proposta ed altre che fossero per farglisi, e le sottoporrebbe al Consiglio.

Siamo lieti di vedere come si sviluppi e prenda forma concreta la questione delle case operaie, ed auguriamo all'ing. Mattioli che, qualunque sia per essere il risultato delle trattative colla Compagnia Arrault, il suo progetto possa venire attuato.

Il concetto, a cui si informa, è quello di un quartiere operaio — *Panchinergo*, come lo ha battezzato l'autore — con laboratorio cooperativo centrale. Le case sarebbero costruite col sistema della cooperazione di apparenza abbastanza elegante, e col godimento del giardino.

Pubblicazioni. — È uscito in Torino, coi tipi G. Baglione e C., il POLIGLOTTA, *Manuale pratico in 7 lingue* (italiano, francese, spagnuolo, inglese, tedesco, ungherese e russo), compilato dal sig. G. Scudellari, impiegato presso il Municipio di Torino. È un elegante libretto, destinato specialmente a comodo dei viaggiatori, e diviso in 2 parti, oltre una breve prefazione che dà ragione dell'opera: la prima parte contiene alcune *tavole di pronunzia* per ciascuna delle lingue suaccennate; la seconda contiene il *Vocabolario* dei termini più usuali delle sette lingue, con pronuncia e caratteri italiani, e con accento prosodico o fonico.

« Basandomi al concetto (dice l'autore) che per uno straniero possa bastare profferire una parola per essere inteso nell'idea principale, ho qui compreso, non frasi come nei manuali di conversazione, ma vocaboli soli nella loro prima forma, tradotti nel senso più esteso, onde comprenderne i diversi significati, e per ordine alfabetico, anzichè per suddivisioni, a maggiore facilità della ricerca ».

Noi crediamo che questo lavoro, fatto con molta cura e con lodevole scopo, possa tornar utile specialmente ai viaggiatori, sia nazionali che forestieri; e quindi non esitiamo a raccomandarlo al pubblico, anche per incoraggiare l'egregio autore a volerlo rendere sempre più perfetto.

Cavo telegrafico sotto il Reno — Il 24 p. p. è stato posto il cavo telegrafico sotto il Reno, e così terminata la linea telegrafica sotterranea che congiunge Berlino, Lipsia, Francoforte e Magonza, e che in breve dovrà collegare pure Metz alla Capitale. L'ultimo pezzo del cavo è stato affondato nel Reno da un vapore parato a festa, sul quale trovavansi il Direttore generale delle poste e dei telegrafi e molti altri insigni personaggi; ed appena riunito al filo che già era sulla riva, sono state fatte le prove, inviando telegrammi a Berlino. Quindi il Direttore delle poste fece un brindisi all'Imperatore, enumerando tutti i lavori che erano stati fatti sotto il suo regno pacifico.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato dei valori ferroviarii proseguì nella freddezza e nell'inerzia anche nella scorsa settimana.

Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero tra il 334 e il 335, poi tra il 336 al 337; le Obbligazioni relative stazionarie sul 233; i Boni sul 565.

Le Sarde, della serie A, trovarono qualche danaro a 231.50; quelle della serie B a 228.50. — Nominali le Pontebbane a 359.

Il mercato di Parigi non si è mostrato più sollecito per le Lombarde, oscillanti a stento tra il 146 al 147; le Obbligazioni relative fredde tra il 223 al 222; le Vittorio Emanuele tra il 228 al 227. Quasi intrattate le Azioni delle Ferrovie Romane a 66 e 67; le Obbligazioni a 239 e 238. Confermasi, a riguardo di questi ultimi titoli, ciò che si è detto nella precedente rivista, cioè il fermo proposito dei possessori delle Azioni comuni di provocare dai tribunali una sentenza contro le deliberazioni prese nell'ultima adunanza generale degli azionisti, riguardante il riparto della rendita che il Governo ha assegnato pel riscatto di quelle linee.

CONVOCAZIONI

Banca Nazionale Toscana. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 14 corr. in Firenze (Borsa), per deliberare sui provvedimenti per la ferrovia marmifera di Carrara, sul dividendo solito del 1° semestre, sulle modificazioni necessarie alle leggi esistenti circa le Banche di emissione, per il completamento del Consiglio superiore, e per udire una relazione del Direttore generale.

Credito Siciliano. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 24 corr. in Torino (via Lagrange, 5) per deliberare sullo scioglimento anticipato della Società, e per la nomina degli stralciari.

Gli azionisti medesimi sono riconvocati nello stesso giorno in assemblea generale ordinaria per deliberare sulle materie già poste all'ordine del giorno pubblicato.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Strada ferrata di Pinerolo — Dal 30 luglio p. p. si pagano agli azionisti, presso la ditta Gius. Malan e C. in Torino, il dividendo semestrale in L. 9.75, e quello annuale per le Azioni di godimento in L. 9.25.

Avvisi d'Asta

L'8 corr., presso il Municipio di Monte S. Giovanni Campano (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Colli mette alla strada Anitrella, della lunghezza di metri 4767.67, per la presunta somma di L. 25,914.66. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 600 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Pietrabbondante si dirige al confine di Pescolanciano, della lunghezza di metri 6283.82, per il presunto importo di L. 41,310.40. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 4000 idem.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Alessandria, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di completamento del forte di Vinadio nella fronte principale, cioè dal fortino superiore sino al torrente Stura, per la presunta somma di L. 180,000. Lavori da eseguire in 730 giorni. Deposito L. 18,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione di parte del braccio centrale della caserma di S. Bernardino in Aquila, per la presunta somma di L. 14,700. Lavori da eseguire in giorni 120. Deposito L. 1500 in contanti o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Ministero dei lav. pub. in Roma, e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale ordinaria escavazione dei porti di 1ª, 2ª e 3ª classe delle provincie siciliane, per la presunta complessiva somma di L. 1,800,000. Manutenzione duratura dalla consegna per un sessennio. Deposito interinale L. 30,000; cauzione definitiva L. 100,000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del tronco della strada nazionale Sapri-Jonio, compreso fra il torrente Frana ed il fiume Sinno, sotto Favale, della lunghezza di m. 6835.80. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 9000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 30ª Settimana.

PRODOTTI *dal 23 al 29 luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449 3441	3344 »	105 »	» »
Viaggiatori	767,028.65	750,219.85	16,808.80	»
Merci a grande velocità . .	216,685.50	200,374.25	16,311.25	»
Merci a piccola velocità . .	867,393.20	830,506.60	36,886.60	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,851,107.35	1,781,100.70	70,006.65	»
Navigazione sui laghi . . .	18,448.96	18,437.10	11.86	»
Totale della settimana. .	1,869,556.31	1,799,537.80	70,018.51	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 29 luglio* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	21,031,701.05	20,437,841.80	593,859.25	»
Merci a grande velocità . .	5,926,899.05	5,629,956.70	296,942.35	»
Merci a piccola velocità . .	24,119,394.64	23,193,336.95	926,057.69	»
Totale dei prodotti ferroviari	51,077,994.74	49,261,135.45	1,816,859.29	»
Navigazione sui laghi . . .	477,769.67	400,524.15	77,245.52	»
Totali	51,555,764.41	49,661,659.60	1,894,104.81	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 30ª settimana . . .	536.71	532.63	+ 4.08	+ 0.77
Prodotti totali	14843.94	14731.20	+ 112.74	+ 0.77

Strade Ferrate Meridionali

27ª Settimana. — *Dal 2 all'8 luglio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	275,833.70	190.76
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	335,564.57	232.06
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 59,730.87	— 41.30
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	11,322,782.51	7,830.42
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	9,809,892.61	6,784.16
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,512,889.90	+1046 26
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,094.—	99,786.10	91.21
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	97,777.88	97.68
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 93.—	+ 2,008.22	— 6.47
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,081.12	3,514,111.55	3,250.44
Introiti corrisp. nel 1876 .	977.54	2,978,269.85	3,046.70
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+103 58	+ 535,841.70	+ 203.74

Strade Ferrate Romane

20ª Settimana — *Dal* 14 *al* 20 *maggio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	532,056.33	16,844.22
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	425,129.75	13,459.11 (a)
Differenza { in più . . .	—	106,926.58	3,385.11
Differenza { in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 20 maggio 1877.	1,647	10,343,032.07	16,372.64
Periodo corr. 1876	1,647	9,684,864.66	15,263.75
Aumento	—	658,167.41	1,108.89
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	6,484	7,682.86
Bagagli	158	129.28
Merci a grande velocità	768	681.01
Merci a piccola velocità	852	6,829.55
Introiti diversi	»	225.94
Totale L.	»	15,498.64

ANNUNZI

ORCEL

RAPPRESENTANTE

Via Pietro Verri, 20

Milano

Refrattari — al quintale

TERRE (di *Bollène*)
- Rosa, per fabbriche di porcellane, vetrerie, ecc. . . . . L. 5.75
- Grigia, per fonderie, caldaie a vapore, ecc. . . . . » 4.90

SABBIA (di *Chamblin*), usata dal *Creusot*, *S. Etienne*, *Terre-noire* ecc. . . . . » 3.60

MATTONI
- Qualità detta *Quaix*, per alti forni.
- Qualità detta *Inglese*.

FORNI (di *Tain*), per panattiere, offellaro, Stabilimenti, ecc., *risparmio del 25 0/0 in combustibile.*

CEMENTI — (*Presa*)

PORTLAND . . . . 6 a 12 ore » 11.20

VICAT . . . . 8 a 15 » » 9.40

GRAPPIER, per piastrelle, terrazze, ecc. 24 a 36 » » 5.40

GRENOBLE superieur
- *Lent* — vasche da cartiera e di conceria, vagelli, marciapiedi, piani caricatori, carreggiato, e laddove abbisogna una resistenza eccezionale . . . 3 a 15 » » 5.60
- *Prompt* — vôlte in betone, canalizzazioni forzate, ecc. . . . 10 a 30 min. » 4.75

PORTE DE FRANCE modellatura, ecc. 5 a 10 » » 5.50

Prezzi in ORO e per ordinazione a VAGONE COMPLETO franco *Modana-transito*.
In quanto poi alle spese della percorrenza italiana, ogni Stazione potrà favorirne esatte informazioni.

DINAMITE d'ASCONA, prescelta nei lavori del Gottardo a cassa di chilog. 25 cadauna . . . . il chilo L. 5.—

CAPSULE per dinamite, triplice forza, in scatole di 100 . . . . il mille » 50.—

MICCIE DA MINA BICKFORD (a barile contenente metri 2500)
- ordinarie, per l'asciutto . il metro » —.05
- incatramate, per l'umido . » » —.05
- a nastro, per l'acqua . » » —.085
- gutta percha, idem . » » —.16

Prezzi in Oro Merce-franco in ogni Scalo merci P. V. delle Ferr. d'Italia.

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI ITALIANI ED ESTERI
Abbuonamenti ed Annunzi
Torino, via Finanze, 13.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de juillet:

Voyages — Descriptions — Mœurs — La Crète.
Poëmes modernes — Enoch Arden, par Alfred Tennyson.
Histoire politique et sociale — Le pouvoir personnel et la responsabilité ministerielle en France et en Angleterre.
Curiosités rétrospectives — Une station thermale au temps jadis.
Mœurs populaires et pittoresques — Les grandes foires et les grands marchés de l'Europe.
Miscellanées — Études de mœurs — Un vagabond a New-York.
Théâtre anglais - Acteurs célèbres — Georges-Frédéric Cooke. — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.
Correspondance d'Allemagne — Le monument en l'honneur de Louis Börne — Le correspondent militaire en chambre — Vers humoristiques de M. Eckstein — Recueil de chansons pour les étudiants — Littérature tyrolienne — Exposition rétrospective des beaux-arts à Vienne — Falsification des denrées alimentaires.
Correspondance d'Amérique — Conventions: femmes politiques, amour libre — Loterie et poste aux lettres — Nécrologie: Motley, Harper — Législateurs salariés ou non? — Billy Ralston — Prix distribués à l'Exposition de Philadelphie.
Correspondance d'Orient — Encore le Kurdes — L'échec de Batoum — Réponse de M. de Bismark à lord Odo Russel — Le *Gotos* et le *Gambettisme* — La politique italienne et la question *Roumaine* — Le désarroi de la politique anglaise — Finances égyptiennes.
Correspondance de Londres — Séances turbulentes à la Chambre — Le recrutement des volontaires — La flèche de lard de Dunmow — Combat *singulier* — Les culottes du ménage Disraéli — Sir Ralph Sadleir — Caxton et l'exposition des premières œuvres typographiques — Vie de Napoléon III — Romans modernes, etc.
Chronique scientifique.
Chronique et bulletin bibliographique — L'arsenal des lois — Les massacres en Orient — *La démocratie anglaise* — Livres nouveaux — Un portrait de lord Byron — Théâtres.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 8 Agosto 1877 N.° 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori i dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

IL BILANCIO DEFINITIVO

della spesa dei lavori pubblici pel 1877

(*Continuazione e fine* — V. N. 30).

Pel *Servizio postale* occorsero diversi aumenti ai capitoli che seguono:

31. *Personale dell'Amministrazione delle poste*	L.	80,000
39. *Corrieri-Messaggieri-Porta-lettere* . . .	»	60,000
43. *Trasporto delle corrispondenze* (Spese fisse)	»	50,000
44. *Trasporto idem* (Spese variabili)	»	3,000
46. *Indennità per missioni, traslocazioni, visite di ispezione, ecc.*	»	27,000
Totale	L.	220,000
Però, essendosi ottenute varie diminuzioni sui capitoli 48, 49 e 50, in complesso per . . .	»	60,000
l'aumento effettivo si riduce a	L.	160,000

Questa maggiore spesa nella quasi totalità riguarda il personale degli Uffizii e quello delle corrispondenze; ma di essa si ha un largo compenso nel bilancio attivo, pei maggiori proventi che ritrae l'Erario dal servizio postale, e pel maggiore sviluppo acquistato dal commercio e dal risparmio, come meglio rilevasi dagli allegati dimostranti il numero e il valore dei vaglia e dei titoli di credito emessi e pagati durante l'anno 1876, e il resoconto sommario delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di marzo 1877.

Per quest'ultimo ed importante servizio, il numero degli Uffizii autorizzati ad operare come succursali della Cassa centrale ascese a 2,273; il numero dei libretti emessi, ad 82,369; la somma dei depositi a L. 5,820,129.82, quella dei rimborsi a L. 2,117,103.77; ed il residuo del credito dei depositanti a L. 3,703,026.05.

Ora, se si pon mente al breve tempo in cui funzionano le Casse di risparmio postali, havvi ragione a sperare nel loro progresso di numero e di operazioni.

— In quanto alle *spese comuni e generali*, si proponeva un aumento di L. 10,132 al capitolo 55 (*fitto di beni demaniali ad uso ed in servizio di Amministrazioni governative*), spesa d'ordine giustificata da analogo allegato; nonchè una diminuzione di L. 107,851.40 per liquidazione di contabilità del 4° trimestre 1876 al capitolo 56 (*spesa per l'acquisto di francobolli e cartoline postali di Stato, occorrenti per le corrispondenze d'Ufficio*).

È però l'ultima volta che questo capitolo 56, e gli analoghi capitoli degli altri bilanci figureranno pei francobolli di Stato, stati soppressi.

— Passando alla parte straordinaria del bilancio, vi si trova introdotto un nuovo capitolo 59 *bis* (*spesa pel pagamento dello stipendio ed indennità di residenza agl'impiegati fuori di ruolo, in seguito all'attuazione dei nuovi organici prescritti dall'articolo* 1 *della legge* 7 *luglio* 1876), con uno stanziamento in L. 24,350, e con una variazione in aumento per L. 9200, che portano la totale previsione definitiva a lire 33,550.

Il nuovo ruolo organico del Ministero dei lavori pubblici, approvato con Reale Decreto del 31 dicembre 1876, portava la spesa per gl'impiegati fuori ruolo come segue:

N° 6 ragionieri di 2ª classe	L.	21,020
» 2 computisti di 1ª »	»	5,890
» 2 archivisti di 2ª »	»	6,430
Totale	L.	33,340
Ora, essendo approvata la somma di . . .	»	24,350
coll'articolo 5 della legge 30 dicembre 1876, occorre		
la maggiore spesa di	L.	8,990
e quindi il proposto aumento di	»	9,200
con una rimanenza di	L.	210

per provvedere all'eventualità di variazioni nello stato degl'impiegati e delle loro famiglie.

La Commissione ritenne giustificata la variazione in aumento, riservando il definitivo giudizio sui nuovi ruoli organici, che si spera provvederanno ad una più razionale distribuzione e semplificazione dei servizii, e ad una più equa e proporzionale retribuzione per gli impiegati.

— Dal capitolo 62 *bis* (*Strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, ricostruzione del tratto per le adiacenze della borgata di Cavassolo ed il ponte sul rivo del Piano della Costa presso Schiena d'asino, stato asportato da una straordinaria piena del torrente Bisagno-Genova* (spesa ripartita), che

ha una competenza in L. 100,000, ed un residuo di lire 20,000, si proponeva il trasporto di L. 10,000 al bilancio del 1878, epoca in cui si prevede il pagamento di detta somma, in seguito al collaudo dell'opera che verrà compita entro l'anno corrente.

Approvato dalla Camera il detto trasporto, la previsione definitiva del capitolo 62 *bis* risultò nella somma di lire 140,000.

— Al capitolo 64 *ter* (*Strada nazionale di Val di Roja. Compimento della strada di Ventimiglia al confine francese, e maggiori spese per la Galleria dell'Arme e per lavori di consolidamento* (spesa ripartita), era stanziato per competenza un fondo di L. 20,000; ma coi residui in L. 113,387.52, trasportati dal capitolo 145 del bilancio 1876 riflettente la stessa opera, la previsione definitiva del capitolo ammontò alla somma di L. 133,387.52, che venne approvata.

— Un altro residuo di L. 24,900 era trasportato dal capitolo 178 del bilancio 1876 al capitolo 65 *bis* del presente (*Ponte sul torrente Fegana lungo la strada nazionale Livorno-Mantova. Lavori di costruzione e di completamento*). Unendo tale residuo alla competenza propria del capitolo in L. 6,408.35, la previsione definitiva proposta ed approvata è di lire 31,308.35.

— Si approvò pure una diminuzione al capitolo 66 *bis* (*Strada nazionale del Tonale n.* 11. *Sistemazione di un tratto di strada in Valle di Corte-Bergamo)*, mediante la radiazione delle proposte L. 22,800, atteso il concorso alla spesa per la maggior parte dei lavori fornito dal Consorzio del Comune di Volpino e di alcuni proprietarii frontisti.

— Un trasporto al bilancio del 1878 di L. 6000 era proposto sul capitolo 69 *sex* (*Strada nazionale da Spezia a Reggio n. XXIII. Rettifica del tratto Aulla-Fivizzano da sostituirsi al tronco Caniparola-Soliera-Massa* (spesa ripartita). Siccome il compimento dell'opera, che è in corso di appalto, richiede due anni di tempo, così parve giustificato il trasporto proposto, che lascia la previsione definitiva dell'anno per competenza e residui in L. 100,000.

— Un nuovo capitolo 69 *tredec.* (*Strada nazionale dal Modenese al Fiorentino per Abetone. Opere di difesa alla strada fra il ponte Picchiasassi e la casa della Stella*) presentava lo stanziamento di L. 29,000. Trattandosi di opere sollecitate dall'ispettore del Circolo; di un progetto approvato in base a favorevole parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici; e di opere destinate a preservare la strada dalle corrosioni cui va soggetta per le straordinarie piene del Rio delle Pozze, la Commissione non ebbe nulla da opporre, ed il nuovo stanziamento venne approvato.

— Venne consentito il trasporto di L. 20,000 dal capitolo 70 *quinq.* al bilancio del 1878. Per competenza e residui trovavasi stanziata la somma di L. 100,000, corrispondente a quella approvata colla legge del 9 luglio 1876 su questo capitolo (*Strada nazionale delle Calabrie, n. XXXVI. Tronco dal miglio 63 al Calore. Costruzione di un ponte sul torrente Bagnoli-Salerno* (spesa ripartita). Essendo appaltata l'opera da compiersi in diciotto mesi, era giustificato il trasporto di L. 20,000 al bilancio 1878, sicchè lo stanziamento proposto rimase in L. 80,000.

— Un aumento di L. 7400 si presentava sul capitolo 72 (*Strada nazionale delle Calabrie, n. XXXVI. Tronco da Caraci ad Angitola. Costruzione del primo ponte sul Lamato in sostituzione dell'esistente in legno. Catanzaro*). Approvati con voto del 17 novembre 1876 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto dell'opera e i maggiori lavori per assicurarne la solidità, l'aumento alla competenza dapprima stanziata per L. 22,500, e che s'eleva così a L. 29,900, parve giustificato.

— Un nuovo capitolo 76 *ter* (*Strada nazionale delle Calabrie. Ricostruzione del ponte sul fiume Avena-Cosenza*) era proposto con lo stanziamento di L. 29,950, in base al progetto approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici con voto del 7 settembre 1876, ed al fine di dare stabile assetto al transito, oggi esercitato in modo provvisorio, attesa la parziale caduta del ponte cagionata dalle piene del 1875. L'opera e la spesa erano quindi giustificate, e vennero approvate.

— Parimenti un altro nuovo capitolo 80 *bis* (*Strada nazionale da Cagliari a Terranova. Ricostruzione delle tre arcate del ponte sul torrente Gairo-Cagliari*) venne presentato con una competenza di L. 29,950; ed in conformità del voto emesso dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel 28 luglio 1876, l'opera e l'analoga spesa venne riconosciuta necessaria.

— Il capitolo 83 (*Sussidii per la costruzione di strade comunali obbligatorie — legge 30 agosto 1868*) proponeva uno stanziamento definitivo in L. 5,357,608.27, di cui 3 milioni per competenza dell'anno, e L. 2,357,608.27 per residui del 1876 ed anni precedenti.

L'Amministrazione affermava che lo svolgimento preso da questo servizio, e l'esperienza fatta nello scorso anno consigliavano a mantenere la totalità di tale stanziamento. E la Commissione, « confidando che il Ministero vorrà allegare allo stato di prima previsione del 1878 un progetto particolareggiato delle singole opere stradali eseguite, e delle spese erogate dal 1868 in poi, distinguendo le spese di lavori da quelle per istudii, progetti, personale, indennità, trasferte e stampati, non che uno stato dei fondi sinora versati dalle Tesorerie provinciali nelle Casse del Tesoro e caduti in economia », propose l'approvazione del capitolo, che fu accordata.

— Due variazioni in aumento si presentavano ai capitoli risguardanti le bonifiche, una di L. 23,000 al capitolo 108 (*Regi Lagni*) per compenso all'appaltatore, in causa di mancata locuzione ai molini di Sant'Antonio a Carditello, conformemente al parere emesso dal Consiglio di Stato in data del 30 aprile 1875; e l'altra di L. 1,724.06 per saldo di contributo dello Stato al Consorzio Pontino. Queste variazioni furono senz'altro approvate.

— Non venne portata alcuna variazione al capitolo 146 (*Costruzione della Stazione marittima di Venezia* (8ª rata di rimborso alla Società ferroviaria dell'Alta Italia — Spesa ripartita). Però la Commissione ha creduto conveniente di chiedere, ed ha ottenuto dal Ministro dei lavori pubblici le seguenti spiegazioni sulla esecuzione di questa opera, a cui a buon diritto prende vivo interesse il Commercio di Venezia, che è pur tanta parte del Commercio nazionale:

« L'apertura al pubblico servizio della Stazione marittima di Venezia non ha ancora potuto aver luogo, perchè gli scavi nei canali di accesso alla medesima, che si eseguiscono a cura dell'Amministrazione dello Stato, non sono portati a segno da persuadere l'entrata e l'egresso delle navi di maggior portata, che dovranno volgere a detta Stazione, ed inoltre per la cagione che occorrevano alcune opere di compimento necessarie per rendere comodo e sicuro l'approdo ai moli dei piccoli natanti.

« In ordine alla sollecita ultimazione degli scavi sovrammenzionati, la Direzione generale delle opere idrauliche ha, con nota 24 aprile ultimo, partecipato aver il locale Ufficio del Genio civile fatto conoscere che per la fine del mese in corso (giugno) potranno essere avanzati in modo da non impedire l'accesso al bacino dei legni di maggiori dimensioni che frequentano il porto di Venezia.

« Per le opere ritenute indispensabili onde potere autorizzare l'apertura all'esercizio della Stazione di che trattasi, fu presentato nel 24 passato marzo dall'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia il relativo progetto, che, con nota del successivo giorno 29, veniva trasmesso per esame ad una Commissione composta dell'Ingegnere-capo di Venezia preposto alla sorveglianza dei lavori di detta Stazione, e del Commissario per l'esercizio delle ferrovie dell'Alta Italia. L'importo delle suddette opere è preventivato in L. 1,150,000.

« Tostochè si conoscerà l'avviso della prefata Commissione, che venne sollecitato con telegramma del 26 passato aprile, si provvederà perchè le opere riconosciute indispensabili vengano eseguite.

« Sulle L. 4,722,222.22 portate dalla Convenzione 4 ottobre 1868, approvata con R. Decreto 23 stesso mese, vennero già pagate L. 3,333,333.27, per cui restano a corrispondersi in quattro rate L. 1,388,888.95 ».

— Parimenti, e in considerazione della straordinaria importanza che ha pel paese e pel bilancio l'opera e la spesa stanziata al capitolo 147 (*Concorso del Governo nella spesa per la costruzione della ferrovia del San Gottardo*), malgrado l'assenza di qualsiasi variazione nelle cifre degli stanzia-

menti, crediamo utile il riferire testualmente le spiegazioni fornite alla Commissione dal Ministro dei lavori pubblici:

« In vista delle difficoltà finanziarie in cui versa la Compagnia del Gottardo, il Governo federale svizzero ha, nello scorso anno, nominata una Commissione tecnica col mandato di rivedere i progetti proposti dall'ingegnere direttore Helwag per le ferrovie d'accesso alla grande Galleria, e di proporre i mezzi per ridurre il disavanzo di 102 milioni, che dai detti progetti risulterebbe in confronto delle primitive previsioni della spesa.

« Tale Commissione avrebbe, in seguito ad accurati studii, ridotto il disavanzo a soli 74 milioni; e gli studii stessi essendo stati comunicati ai Governi cointeressati, forniranno oggetto delle loro osservazioni.

« Si scambiarono in proposito, sui mezzi con cui assicurare il beneficio della impresa del Gottardo, delle idee col Governo germanico, e si accettò di trattarne a Berna coi rappresentanti dei tre Governi interessati in una Conferenza da tenersi quanto prima, Conferenza alla quale quindi manderemo dei nostri rappresentanti (*).

« Negli uniti quadri viene indicato lo stato dei lavori eseguiti al 31 marzo ultimo per la costruzione della grande Galleria ed il loro ammontare in confronto a quelli che avrebbero dovuto farsi secondo il programma dello esercizio in corso; e si dimostra quindi che il fondo disponibile sul capitolo sarà sufficiente per pagare la quota, che starà a carico dell'Italia sul concorso promesso ».

La Commissione espresse poi la fiducia: « che il Governo sospenderà il pagamento della quota fissa, finchè non avrà assicurata l'esecuzione delle strade di accesso, ai sensi del trattato di Berna, e che saprà dare ai suoi delegati istruzioni conformi ai diritti ed agli interessi del nostro Stato, su cui fu gravato il maggior onere pel compimento della grande opera internazionale ».

— Al capitolo 150 (*Ferrovie Calabro-Sicule* (spesa ripartita), era portato un aumento di 20 milioni di lire, pei quali colla legge del 30 dicembre 1876, che approvò lo stato di prima previsione per l'entrata dell'anno 1877, fu data facoltà al Governo di fare l'analoga alienazione di rendita.

Dagli allegati forniti dal Ministro dei lavori pubblici rilevasi il quadro delle ferrovie Calabro-Sicule da eseguirsi in forza della legge 28 agosto 1870, e lo stato dei lavori eseguiti, delle provviste e spese di amministrazione fatte al 1° aprile 1877.

Nel secondo dei detti allegati trovasi poi la seguente annotazione:

« Per la linea trasversale di Sicilia (Campofranco-Montedoro-Serradifalco) si è portata la sola somma di appalto, senza tener conto delle opere addizionali, il cui importo è preventivato in cifra tonda, come da regolare progetto, in 10 milioni di lire, in quanto che pende tuttora la questione se debbano o no essere continuati i lavori, ora sospesi, dell'appalto anzidetto, ed in conseguenza se debba o meno essere abbandonata la linea di Montedoro per seguire altro tracciato ».

La Commissione, senza entrare in una disamina del tracciato, che lasciava pienamente impregiudicata alla competenza ed alla responsabilità del Potere esecutivo, si è preoccupata del fatto anormale e pregiudizievole agl'interessi delle popolazioni e delle finanze dello Stato, dell'ormai lungo indugio nella costruzione del tronco ferroviario trasversale, destinato a congiungere ed a costituire in rete le linee siciliane da Messina a Licata, e da Palermo a Girgenti; ed a tal uopo raccolse tutti gli elementi di studio, e presentò in tre allegati distinti quanto ebbe a riferire su questa importante quistione la Giunta per l'inchiesta sulle condizioni della Sicilia nella sua relazione del 3 luglio 1876, ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici coi suoi voti del 26 agosto 1876 e del 24 marzo 1877 (2).

(1) I nostri lettori conoscono già i risultati di questa Conferenza, ch'ebbe poi luogo a Lucerna, anzichè a Berna.

(2) I lettori conoscono già le ultime dichiarazioni fatte in proposito dal Ministro dei lavori pubblici alla Camera dei deputati. (La Red.)

— Al capitolo 152 (*Spese per le ferrovie dell'Alta Italia, che stanno a carico dello Stato, a senso dell'art. 5 dell'atto addizionale del 17 giugno 1876, allegato 3 alla legge del 29 giugno 1877*) si avevano i seguenti stanziamenti:

Competenza dell'anno 1877	L. 8,800,000
Residui del bilancio definitivo del 1876	» 1,690,000
Previsione totale pel 1877	L. 10,490,000

Si osservi che nell'anno 1876 non venne fatto alcun pagamento. E la spesa sopra indicata risulta dai conti presentati dalla Società, opportunamente modificati, e riguarda i seguenti titoli:

	Competenza dell'anno 1877	Residui del 1876 e retro	Previsione dei pagamenti pel 1877
1° Ampliamento dell'argine stradale, sviluppo e raddoppiamento di binarii e costruzioni nuove	4,400,000	1,180,000	5,580,000
2° Aumento di corredo di materiale mobile e fisso	1,400,000	510,000	1,910,000
3° Spese riconosciute necessarie in eccedenza di quelle poste a carico della Società esercente, giusta il 2° paragrafo dell'art. 4 del Compromesso firmato a Parigi il dì 8 giugno 1876	3,000,000	»	3,000,000
Totale	8,800,000	1,690,000	10,490,000

E la Camera approvò.

— Al capitolo 153 (*Spese per la continuazione dei lavori intrapresi dalla Società delle strade ferrate dell'Alta Italia per la costruzione di nuove ferrovie*) si avevano i seguenti stanziamenti:

Competenza dell'anno 1877	L. 14,000,000
Residui del bilancio 1876	» 8,000,000
Previsione totale pel 1877	L. 22,000,000

Si noti che nell'anno 1876 non venne fatto alcun pagamento. E la spesa sopra indicata risulta dai conti presentati dalla Società, opportunamente modificati, e ripartita nel seguente modo:

	Competenza dell'anno 1877	Residui del 1876 e retro	Previsione dei pagamenti pel 1877
Per le ferrovie:			
1° Camerlata (confine svizzero)	1,840,000	1,200,000	3,040,000
2° Treviglio-Rovato . . .	3,270,000	700,000	3,970,000
3° Legnago-Rovigo . . .	157,000	1,760,000	1,917,000
4° Rovigo-Adria	74,000	270,000	344,000
5° Verona-Legnago	1,629,000	170,000	1,799,000
6° Udine-Pontebba	7,030,000	3,900,000	10,930,000
Totali . . .	14,000,000	8,000,000	22,000,000

E la Camera approvò.

— E così pure approvò il nuovo stanziamento di lire 30,000, proposto al capitolo 153 *bis*, destinato all'impianto di nuovi *Ufficii telegrafici*, in previsione di urgenti bisogni da soddisfare nel corso dell'anno corrente.

— Approvati poi dalla Camera, colla proposta di legge speciale, gli stanziamenti per le maggiori spese in causa di residui 1876 ed anni precedenti, portati nei capitoli 158, 159, 164, 169, 177, 183, 199, 200, 201, 212, 218 di questo bilancio, nella somma di L. 102,370 (*Fondo straordinario per strade ordinarie*), e per la somma di L. 3000 sul capitolo 262 *bis* (*Strade ferrate*), non era più il caso d'intrattenersi sul merito dei predetti capitoli.

E dopo ciò, rimase interamente approvato il bilancio definitivo dei lavori pubblici pel 1877 colle variazioni sovraindicate.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

***RELAZIONE** del Consiglio d' amministrazione all' Assemblea generale ordinaria del* 14 *giugno* 1877.

(Continuazione e fine — V. N. 30)

Prendiamo ora ad esaminare come il movimento ed il prodotto si è ripartito nelle varie classi, messo a confronto col 1875. I risultamenti dei due anni sono consegnati nella tabella che segue:

		Numero dei viaggiatori 1876	Numero dei viaggiatori 1875	Aumento	Diminuzione	Prodotto viaggiatori 1876	Prodotto viaggiatori 1875	Aumento	Diminuzione	Prodotto medio per ogni viaggiatore 1876	Prodotto medio per ogni viaggiatore 1875	Aumento	Diminuzione
Viaggiatori a prezzo intero	1ª Classe	34,577	30,835	3,742	»	302,680.46	154,762.13	48,898.33	»	5.89	5.02	0.87	»
	2ª Classe	223,255	201,480	21,775	»	678,355.06	553,336.00	125,019.06	»	3.04	2.75	0.29	»
	3ª Classe	943,357	871,644	71,713	»	1,645,653.64	1,519,724.84	125,928.80	»	1.74	1.74	»	»
Viaggiatori a prezzo ridotto	1ª Classe	10,398	8,464	1,934	»	41,909.78	34,528.01	7,381.77	»	4.03	4.08	»	0.05
	2ª Classe	76,200	59,517	16,683	»	202,507.48	155,088.74	47,418.74	»	2.66	2.61	0.05	»
	3ª Classe	234,235	181,408	52,827	»	312,717.15	258,131.59	54,585.56	»	1.34	1.42	»	0.08
Militari ed altri viaggianti a conto dello Stato		106,543	85,529	21,014	»	164,028.61	105,230.80	58,797.81	»	1.54	1.23	0.31	»

Da questa tabella emerge che si ha aumento, tanto nel numero dei viaggiatori, che nell'ammontare del prodotto di tutte le classi; che il prodotto medio per ogni viaggiatore è cresciuto per i viaggiatori di 1ª e 2ª classe a prezzo intero, per i viaggiatori di 2ª classe a prezzo ridotto, per i militari e viaggianti a conto dello Stato; è diminuito per i viaggiatori di 1ª e 3ª classe a prezzo ridotto; è rimasto inalterato per i viaggiatori di 3ª classe a prezzo intero.

Passando ai trasporti dei bagagli e delle merci a G. V., troviamo che essi hanno dato nell'anno 1876 un 'entrata

di . . . . L. 533,138.10
nel 1875 . . . . » 445,621.58

e quindi l'aumento di L. 87,516.52

che è quanto dire del 19.63 0[0, dovuto a tutte le categorie di trasporti, quelli eccettuati dei cani e dei bozzoli, e in principal modo ai bagagli e alle mercanzie propriamente dette. Ciò è fatto chiaro dal seguente prospetto, nel quale si sono messi a confronto i prodotti conseguiti nel 1876, a petto del 1875, in questa maniera di trasporti:

NATURA dei TRASPORTI	MOVIMENTO Unità	MOVIMENTO Quantità	PRODOTTO 1876	PRODOTTO 1875	Aumento sui prodotti del 1875	Diminuzione sui prodotti del 1875
Bagagli......	Quint.	24,535	71,294.31	51,430.36	19,863.95	»
Cani..........	Num.	5,556	6,994.85	7,706.45	»	711,60
Mercanzie...	Quint.	135,412	307,499.55	242,521.93	64,977.62	»
Derr. alim.	»	77,538	81,445.68	81,045.09	400.59	»
Bozzoli.......	»	420	2,171.68	5,290.85	»	3,119.17
Numerario..	Lire	8,732,550	4,603.04	2,659.38	1,943.66	»
Veicoli e feretri.........	Num.	79	2,185.76	1,992.56	193.20	»
Bestiame....	Capi	22,834	46,301.45	44,102.43	2,199.02	»
Trasporti p. conto Stato	Quint.	3,041	10,641.78	8,872.53	1,769.25	»

Nei trasporti a P. V., tenuti in disparte quelli di bestiame, si raggiunse nel 1876, il peso di Quint. 3,604,682
laddove nel 1875 non si era avuto più di » 3,125,766

quindi un aumento di . . . . Quint. 478,916

ossia del 15.32 0[0, poco inferiore all'aumento riscontratosi nel confronto dei due esercizii precedenti.

Chi abbia vaghezza di conoscere a quali mercanzie specialmente sia da attribuire l'aumento conseguito, non avrà che a dare un'occhiata al prospetto, che si pone qui appresso, dove sono segnate le quantità trasportate, e gli aumenti o le diminuzioni che avvennero per ciascuna categoria di mercanzie, a fronte delle quantità trasportate nel 1875:

DENOMINAZIONE DELLE MERCANZIE	Quintali trasportati nel 1876	Aumento sui trasporti eseguiti nel 1875 Quintali	Diminuzione sui trasporti eseguiti nel 1875 Quintali
Bevande e spiriti	110,944	»	6,600
Bitume e pece	741	390	»
Cereali	68,579	126	»
Colori e materiali coloranti	657,218	155,661	»
Combustibili - Carboni fossili, ecc.	98,357	19,601	»
Combustibili - Legna da ard., carboni veget.	48,424	4,587	»
Concimi	11,803	3,229	»
Derrate - Alimentari	343,524	25,720	»
Derrate - Coloniali	11,778	»	2,639
Filati e tessuti	13,754	»	3,173
Materiale da costruzione - Legnami	209,595	»	13,607
Materiale da costruzione - Tufi, lava greggia, pietre, marmi, ecc.	530,005	113,494	»
Materie tessili greggie	5,506	»	1,535
Metalli - greggi	20,746	995	»
Metalli - lavorati	61,512	»	33,992
Minerali e prodotti minerali	1,022,302	123,079	»
Prodotti animali	7,932	»	1,904
Prodotti chimico-industriali	8,557	»	4,377
Prodotti e materie grasse	36,062	»	7,081
Prodotti vegetali	124,779	75,773	»
Stampati e carta	1,708	»	386
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	30,262	351	»
Stracci ed avanzi	30,646	»	3,090
Sale, tabacco e diversi (per conto delle Gabelle)	39,151	9,106	»
Merci diverse	110,587	20,083	»
Totali	3,604,682	557,300	78,384
		78,384	
Aumento nel 1876 quintali equivalente al 15.32 per cento.		478,916	

Come rilevasi dal precedente prospetto, parecchie categorie, anzichè aumento, hanno subito diminuzione, e fra queste sono specialmente da notare i metalli lavorati ed i legnami da costruzione. Presentano invece gli aumenti maggiori: i cereali, i minerali, i materiali da costruzione; vengono in seguito i prodotti vegetali, e, a gran distanza, le derrate alimentari, le merci diverse, i carboni fossili ecc.

Come è noto, la più ragguardevole fonte dei trasporti a P. V. sulla rete Calabro-Sicula è data dai minerali e prodotti minerali, e questi hanno raggiunto nel 1876 quintali 1,022,342. Ai minerali tennero dietro i cereali, che sono

saliti a quintali 657,218; poi i materiali da costruzione, con quintali 530,005; le derrate alimentari, con quintali 343,524; i legnami, con quintali 209,545; i prodotti vegetali, con quintali 124,779; le bevande, con quintali 110,944; le merci diverse, con quintali 110,587; e appresso le altre categorie di trasporti, per quantità rapidamente decrescente.

Hanno dato maggior movimento di minerali:

In partenza: le Stazioni di Assaro, per tonn. 35,228; Lercara, 13,093; Raddusa, 12,776; Leonforte, 12,595.

In arrivo: le Stazioni di Catania, per tonn. 81,908; di Palermo, 13,808.

Il maggior movimento di cereali fu dato:

In partenza: dalla Stazione di Roccapalumba, per tonn. 11,396; di Messina, 4389; di Catania, 2690; di Bernalda, 2447; di Scanzano, 2203; di Pisticci, 2148.

In arrivo: dalla Stazione di Palermo, per tonn. 13,652; di Taranto, 10,219; di Catania, 7916; di Messina, 4389.

Il massimo movimento nei materiali di costruzione fu dato, per tonn. 11,896 dalla Stazione di Bagheria, che fornisce i materiali alle fabbricazioni della vicina Palermo.

Il viaggio medio di una tonnellata di merce a pagamento ordinario fu nel 1876 di . . . . Chil. 71
era stato nel 1875 di . . . . » 65

onde risulta l'aumento di . . . . Chil. 6

ossia del 9.23 per cento.

Il prodotto medio della tonnellata-chilometro, per i trasporti a pagamento ordinario, salì
nel 1876 a L. 0,0851; per i trasporti a conto dello Stato a . . . . . . L. 0,0607
nel 1875 a » 0,0918; » » » 0,0618

L. 0,0067 si ebbe adunque la diminuzione di pari al 7.30 0[0 nei primi, di L. 0,0011

pari all'1.78 per cento nei secondi.

Non ci rimane che da dar conto dei trasporti di bestiame eseguiti nel 1876, in confronto con quelli del 1875, e questo diamo nel seguente specchietto:

Distinzione del Bestiame	MODO di Spedizione	Grande veloc. 1876 Capi	Grande veloc. 1875 Capi	Piccola veloc. 1876 Capi	Piccola veloc. 1875 Capi	Totale 1876 Capi	Totale 1875 Capi
Bestiame grosso	Spedizioni ordinarie —						
	A vagone completo	10,910	11.429	4,534	3,981	15,444	15,410
	Per capo	2,623	1,824	257	354	2,880	2,178
	Totale . . .	13,533	13,253	4,791	4,335	18,324	17,588
	Per conto dello Stato	462	299	»	»	462	299
Bestiame piccolo	Spedizioni ordinarie —						
	A vagone completo	8,398	13,948	12,770	14,615	21,068	28,563
	Per capo	903	321	56	393	1,059	714
	Totale . . .	9,301	14,269	12,826	15,008	22,127	29,277
	Totale generale . . .	23,296	27,821	17,617	19,343	40,913	47,164

Dal quale risulta una diminuzione notabile, tanto nel grosso, quanto nel piccolo bestiame, che ascende al 13.23 per cento nel numero dei capi. Riscontriamo pertanto continuato quel decrescimento in questa categoria di trasporti, che già abbiamo avvertito nell'esercizio precedente.

Quanto al prodotto, esso fu nel 1876:
per la G. V. di . L. 46,301.45, per la P. V. di L. 11,858.47
era stato nel 1875:
per la G. V. di . » 44,102.43, per la P. V. di » 14,470.56

onde aumento di L. 2,201.02 nella G. V., ossia

del 5 per cento; diminuzione nella P. V. di L. 2,612.09

è a dire del 18.05 per cento.

Spese d'esercizio.

Le spese ordinarie d'esercizio della rete Calabro-Sicula, ai termini della Convenzione 28 ottobre 1871, sono salite:
nel 1876 a. . . . . L. 6,661,467.65 e per chil. a L. 6,635.39
nel 1875 a . . . . . » 5,111,174.76 e per chil. a » 6,300.83

quindi aumento di L. 1,550,292.89, nella spesa

complessiva, aumento di . . . . L. 334.56

nella spesa ragguagliata a chilometro.

Ripartendo la spesa chilometrica nei varii rami di servizio, si hanno per le due annate i risultamenti indicati qui appresso:

DESIGNAZIONE DEI RAMI DI SERVIZIO	Spesa chilometrica 1875	Spesa chilometrica 1876	Spesa del treno-chilom. 1875	Spesa del treno-chilom. 1876
Spese generali dell'Ammin. centrale .	217.54	182.68	0,094	0,073
Id. dell'esercizio	559.04	586.39	0,243	0,234
Movimento e Traffico	1,547.56	1,619.43	0,670	0,647
Trazione e Materiale.	1,916.77	2,215.05	0,829	0,885
Mantenimento e vigilanza.	1,906,08	1,898.92	0,825	0,759
Spese generali dei Magazzini.	153.84	132.92	0,067	0,053
Totale . . .	6,300.83	6,641.54	2,728	2,651

Alle spese ordinarie, che, come si è detto, ascesero a . , ... L. 6,661,467.65
aggiungendo le spese straordinarie in . » 3,416,112.88

si ha la spesa totale dell'esercizio in . L. 10,077,580.53
L'entrata essendo stata di . . . . » 6,181,067.69

ne risulta l'eccedenza della spesa sull'entrata di . . . . L. 3,896,512.84

Anche limitando il confronto alle sole spese ordinarie, siccome queste sono salite a . . . L. 6,661,467.65
e le entrate a . . . . ; » 6,181,067.69

ne risulta l'eccedenza della spesa sulla entrata di . . . . L. 480,399.96

il quale risultamento è da attribuirsi soprattutto all'essere la rete composta di tratti staccati, il cui esercizio riesce necessariamente più costoso, mentre, per altra parte, il traffico non può liberamente svilupparsi.

V. — Contenzioso.

Delle liti d'importanza, nelle quali la Società si trova impegnata, le tre col Governo, — l'una per ritardata apertura all'esercizio di alcuni tronchi, l'altra perchè siano comprese nei prodotti alcune entrate estranee al traffico, la terza per compenso della maggiore spesa dalla Società sostenuta nella costruzione del ponte sul Po a Mezzanacorti per dar passaggio alla strada carrettiera, — sono state sospese in conseguenza della Convenzione di riscatto del 15 febbraio 1876.

Procedono invece nel loro corso le liti colle due Imprese Gonzales e Genazzini.

Circa la prima, vi annunziammo nella precedente Relazione come il Tribunale avesse reietta la domanda della Impresa di annullamento della sentenza arbitrale. Ora dobbiamo dirvi che la Corte d'appello di Firenze, riformando quella sentenza, ha dichiarato nullo il lodo degli arbitri, ed ha rimesso le parti davanti il Tribunale medesimo, acciocchè deliberi sul merito. Contro questa sentenza abbiamo a ricorso in Cassazione.

In Cassazione pure abbiamo ricorso contro la sentenza della Corte d'appello di Torino nella causa coll'Impresa Genazzini. Questa intanto è proceduta negli atti d'istruzione su alcuni punti da quella sentenza riservati, fra i quali merita speciale menzione quello per danni del brigantaggio, dai quali l'Impresa trae argomento a pretendere enormi risarcimenti.

Della lite vertente colla Società delle Ferrovie Romane, per la liquidazione dei conti di costruzione della Stazione

centrale di Napoli, furono sospesi gli atti giudiziarii, essendo proposito di entrambe le Società di comporre le differenze in via amichevole.

Una nuova lite ci è stata intentata dal signor Jacobelli, quale proprietario del ponte sul Calore, che rovinò lo scorso anno, per pretesi risarcimenti, in conseguenza della parziale ricostruzione di quel ponte fatta dalla Società. Cotesta lite è tuttavia nel periodo d'istruzione.

Composte invece con eque transazioni sono state tutte le liti mosse alla Società dai viaggiatori che ebbero a patir danno dallo scontro di Castel S. Pietro.

Molte altre liti pendono per questioni d'esercizio, le quali, se non di grande importanza per sè stesse, pur giova sostenere, siccome implicanti quistioni di principio; ed è prezzo dell'opera ricordare fra le altre quelle che ci sono state intentate da alcune Camere di commercio, per l'applicazione in loro favore della tassa sugli esercenti.

Alcune di queste liti sono in corso; altre sono state amichevolmente definite, rimanendo la Società esonerata da ogni tassa, e risarcita da quelle indebitamente pagate; e ciò in virtù di una sentenza della Corte di Cassazione di Roma, la quale, in una simile questione sollevata dalla Camera di commercio di Chieti, ha pronunziato in senso favorevole al nostro assunto.

Pendono liti con alcuni appaltatori del dazio-consumo, per riscossione dei dazii sulle materie depositate o che si consumano nell'interno delle Stazioni; ma le sentenze fin qui emesse dai Tribunali stanno in favore della Società.

Dobbiamo in ultimo farvi noto che nulla ancora è stato deciso sulla questione, che sapete dalla precedente Relazione sottoposta al giudizio della Corte di Cassazione, riguardante la responsabilità dell'Amministrazione negli incendii casualmente prodotti dal fuoco delle locomotive.

Liquidazione generale.

Dalla liquidazione generale dell'anno 1875 si è portata a conto nuovo la somma di . . . . L. 4,199,020.33 compresi i residui attivi dei precedenti esercizii. A quella aggiungendo:

Sovvenzioni dello Stato:		
Per le linee Meridionali	L. 22,507,983.83	
Per la linea Lombarda	» 1,455,481.94	
		» 23,963,465.77
Prodotti netti dell'esercizio (1)		» 5,357,042.24
Compenso per l'esercizio delle Calab.-Sicule		» 247,427.55
Interesse sul fondo di riserva statutario		» 119,128.78
Diversi		» 81,476.94
Ammontano le attività a		L. 33,967,561.61
Detraendo da questa somma:		
Gl'interessi e la quota d'ammortamento spettanti all'esercizio	L. 28,107,500.02	
Tassa di ricchezza mobile sui redditi industriali	» 198,686.99	
Differenze di cambio .	» 922,770.51	
Spese di fondazione . .	» 19,119.53	
		» 29,248,077.05
Restano gli utili della liquidazione in		L. 4,719,484.56
formati da utili dei bilanci precedenti per	L. 4,199,020.33	
e da utili del 1876 per . .	» 520,464.23	
Da quest'ultima somma togliendo		
1° il 5 0[0 alla riserva statutaria	L. 31,227.85	
Da riportarsi L.	31,227.85	4,719,484.56
Riporto L.	31,227.85	L. 4,719,484.56
2° il 5 0[0, cioè L. 26,023.21 di cui il 1[4 ai capi-servizio	» 6,505.80	
3[4 al Consiglio d'amministrazione	» 19,517.41	
Aggiungendo poi a queste ultime L. 19,517.41 a compimento dell'assegno minimo di L. 171,428.55 fissato al Consiglio stesso, e così altre	» 151,911.14	
la somma da prelevarsi dagli utili netti della liquidazione, ascenderà a		» 209,162.20
Rimangono per conseguenza . . .		L. 4,510,322.36

da portarsi a conto nuovo.

Espostovi così, o signori, lo stato finanziario della Società, rispetto allo stato amministrativo, vi diremo che seguitiamo ad esercitare le linee della nostra rete e della rete Calabro-Sicula, sotto l'impero di quella Convenzione di cui vi abbiamo ricordato le condizioni nel chiudere la Relazione dello scorso anno; e che nutriamo ferma fiducia di vedere al più presto provveduto a quel razionale e stabile ordinamento delle ferrovie italiane, che è tra i principali bisogni della Nazione.

Signori,

Abbiamo l'onore:

1° Di presentare alla vostra approvazione i conti del 1876 ed il preventivo del 1877;

2° Di invitarvi ad eleggere, a forma dell'articolo 41 degli statuti sociali, otto consiglieri d'amministrazione, cioè, sette in luogo dei signori:

Bastogi conte Pietro — Balduino comm. Domenico — Brambilla Pietro — Onetto Francesco fu Giuseppe — Orsini comm. avv. Tito — Lacaita comm. Giacomo — Allievi comm. Antonio,

uscenti di carica per turno e rieleggibili; ed uno in luogo del Signor Lancia di Brolo marchese Corrado, consigliere per le Calabro-Sicule, del pari uscente di carica per turno e rieleggibile.

3° D'invitarvi a provvedere ai posti lasciati vacanti dai signori:

Ginori-Lisci marchese Lorenzo — Leonino barone Sabiao, e dal signor barone Ignazio Genuardi, consigliere per le Calabro-Sicule.

4° D'invitarvi a nominare tre revisori del bilancio e due supplenti, conforme prescrive l'articolo 32 degli statuti.

Deliberazioni dell'Assemblea.

Risultarono depositate Azioni 65,620, con diritto a voti 1834.

Si constatarono intervenuti azionisti 94, rappresentanti Azioni 57,208, con diritto a voti 880.

Risultarono approvati all'unanimità la relazione del Consiglio d'amministrazione, il bilancio consuntivo del 1876 ed il preventivo del 1877.

Per la nomina a consiglieri d'amministrazione, ebbero i maggiori voti i signori:

Bastogi conte Pietro — Balduino comm. Domenico — Brambilla Pietro — Onetto Francesco fu Giuseppe — Orsini comm. avv. Tito — Lacaita comm. Giacomo — Allievi comm. Antonio — Bombrini comm. Carlo — Giarrè cav. avv. Massimiliano — Lancia di Brolo marchese Corrado — Acolla avv. Francesco.

Vennero per conseguenza proclamati amministratori i signori: Bastogi, Balduino, Brambilla, Oneto, Orsini, Lacaita, Allievi, Giarrè e Lancia di Brolo, rimanendo vacanti due posti, per essere già amministratori i signori Bombrini ed Accolla.

Infine risultarono eletti a revisori del bilancio i signori:

Decio cav. avv. Innocente — Vegni comm. prof Angelo — Peri comm. Carlo;

ed a supplenti i signori:

Cantagalli cav. Ulisse — Luchi cav. Lorenzo.

---

(1) Introiti lordi (comprese L. 51,543.46 di prodotti eseguiti a credito nel 1875 e computati nella presente liquidazione). . . . . L. 22,165,593.57
Prodotti fuori traffico . . . . » 391,943.20

		L. 22,557,536.77
Meno. Spese generali ammin. centrale	L. 1,734,741.34	
» ordinarie dell'esercizio	» 13,606,975.53	
» straordinarie id.	» 1,858,777.66	
		» 17,200,494.53
	Prodotto netto	L. 5,357,042.24

IL SUSSIDIO DELLA SVIZZERA

per l'impresa del Gottardo

Il *Journal de Genève*, in data del 4, reca un articolo sull'ultima Conferenza tenuta a Berna, da cui togliamo i brani seguenti:

Il nostro corrispondente di Berna ha già indicato sommariamente i risultati della Conferenza pel Gottardo, che ebbe luogo a Berna il 27 luglio p. p. Dopo d'allora, il *Bund* ha pubblicato un processo verbale particolareggiato di questa riunione, che permette di farsi un conto più esatto dell'andamento della discussione.

Si sa che i Cantoni e le Compagnie ferroviarie, che avevano partecipato alla sovvenzione primitiva di 20 milioni da fornirsi dalla Svizzera, erano: Zurigo (1,500,000); Berna (1,100,000); Lucerna (2,150,000); Uri (1,000,000); Schwytz (1,000,000); Obwald e Nidwald (60,000); Zug (25,000); Soletta (300,000); Basilea-Città (1,200,000); Basilea-Campagna (150,000); Sciaffusa (150,000); Argovia (1,020,000); Turgovia (100,000); Ticino (3,000,000); *Nord-Est* (3,510,000); *Centrale* (3,510,000). In tutto, 15 Cantoni e due Compagnie, che tutti hanno inviato dei delegati a Berna, meno Sciaffusa, che aveva espresso le sue idee per lettera.

La Conferenza ha tenuto due sedute.

Nella prima, che ebbe luogo nel mattino, i delegati non hanno fatto che esprimere il modo di vedere degli Stati e delle Compagnie. Il sig. Presidente della Confederazione, Heer, ha aperto la seduta con un discorso, nel quale ha ricordato le circostanze in cui il Consiglio federale era stato chiamato a prendere in mano la questione della ricostituzione del Gottardo.

(Esposte quindi le recenti deliberazioni della Conferenza di Lucerna, disse trattarsi allora di sapere quali erano le intenzioni degli interessati in Isvizzera, di fronte a quelle deliberazioni; ed espresse, terminando, la speranza che, se ciascheduno recava la ferma risoluzione di non lasciar cadere l'intrapresa, essa poteva essere condotta a termine).

In seguito venne aperta una serie di consultazioni, nella quale ciascuna delle 17 delegazioni ha successivamente emesso il suo parere, cominciando dai rappresentanti dei Cantoni e mezzi Cantoni, per finire con quelli del *Nord-Est* e del *Centrale*.

Le idee manifestate dai delegati possono riassumersi in tre gruppi principali. Nel primo figurano i Cantoni, i cui interessi sono più o meno lesi dalle riduzioni proposte e ritenute come necessarie nel programma primitivo, e che per questo motivo sono naturalmente spinte a rifiutare delle sovvenzioni complementari all'intrapresa: e sono gli Stati di Berna, Lucerna, Zug e Ticino. Nel secondo gruppo si schierano i Cantoni d'Uri, Schwytz e Unterwald, e con essi le due Compagnie, che vorrebbero pure andare al di là della loro partecipazione, ma non possono e non osano impegnarsi a farlo. Infine, il terzo gruppo è formato dei delegati dei Governi cantonali che mettono un supplemento di sussidio in prospettiva, sotto riserva della ratifica dell'Autorità competente.

Nel primo di questi tre gruppi, Berna fece valere che, per essa, il vero interesse è riposto nella linea di Fluelen ai laghi italiani; è perciò che è concorsa in questa intrapresa, il cui punto capitale è il gran tunnel; dovrebbe essere a carico delle Compagnie esistenti il costruire delle linee d'accesso a questa linea principale; se ciò non avviene, e se s'impone all'impresa del Gottardo l'esecuzione di certe linee d'accesso, Berna pretende avere pure la propria, cioè il tronco diretto d'Immensee a Lucerna, attesochè il tronco Immensee-Rothkreuz-Lucerna avrebbe 10 chilometri di più, e si troverebbe inoltre nelle mani delle Compagnie del Nord-Est e del Centrale.

Lucerna, da parte sua, ricorda che essa ha dato 2 milioni, affinchè la sua Capitale sia la testa di linea del Gottardo per mezzo del tronco Immensee-Lucerna. Ora essa perderebbe non solo questo vantaggio, ma, per di più, non si troverebbe neanche toccata dalla linea del Gottardo. Essa riserva dunque la questione del versamento delle quote ancora da pagare sopra i suoi due milioni, ed anche il rimborso delle somme già versate.

Soletta ritiene pure la linea per Olten come compromessa dall'abbandono del tracciato Immensee-Lucerna, ma non ha però creduto di rifiutare assolutamente una sovvenzione complementare. — Infine il Ticino deplora il sagrificio della linea del Monte Cenere per motivi industriali, amministrativi e politici; e Zug si lagna dell'abbandono del tronco Arth-Zug.

Nella seconda categoria, come abbiamo detto, c'è il *non possumus* che domina.

Nella terza, Basilea-Città, Basilea-Campagna e Turgovia giudicano che non soltanto gli interessi della Svizzera, ma anche la sua politica ed il suo onore sono impegnati nell'intrapresa; e Zurigo non pensa al torto cagionato ai suoi propri interessi colla soppressione del tronco Arth-Zug, per unirsi all'opinione favorevole a nuove sovvenzioni, riservando però diverse questioni, tra le altre quella della direzione amministrativa dell'intrapresa. I delegati dei tre Cantoni d'Argovia, Turgovia e Sciaffusa, parimenti ben disposti in massima, non hanno lasciato di far intravedere qualche difficoltà nel far votare dalle loro popolazioni le sovvenzioni complementari.

In quanto alle Compagnie, il Nord-Est si è dichiarato pronto — riservandosi l'adesione del Centrale e le ratifiche volute dagli statuti — a concedere al Gottardo un diritto di congodimento sulla linea Immensee-Rothkreutz-Lucerna, in guisa che il Gottardo sboccherebbe difatti a Lucerna. Il rappresentante del Centrale ha espresso, come un'opinione personale, l'idea che il Centrale, pel quale questa proposta era cosa affatto nuova, non avrebbe probabilmente nulla da opporre ad un simile componimento.

Nella seduta pomeridiana, il signor consigliere federale Schenk ha constatato che la dichiarazione del Nord-Est sembrava essere tale da modificare la posizione dei Cantoni di Berna e Lucerna; la delegazione di Lucerna non sembrandone convinta, il sig. Eugenio Escher, in nome del Nord-Est, gli ha spiegato il valore realmente importante di questa concessiono; in quanto alla delegazione di Berna, essa ha semplicemente dichiarato che la pigliava *ad referendum*.

Più tardi, il sig. Schenk si è specialmente indirizzato alla delegazione ticinese, che aveva pur parlato di rifiutare gli ulteriori versamenti sulla primitiva sovvenzione del Ticino, per farle sentire come questo contegno sarebbe poco giustificato, in presenza degli immensi vantaggi che il Ticino ha già tratti e trarrà ancora dall'intrapresa del Gottardo.

I deputati ticinesi dichiararono allora di metter saviamente da parte la loro intransigenza primiera, in quanto al compimento del pagamento dei sussidii già votati.

Il sig. consigliere federale Welti ha calorosamente appoggiate le idee dei rappresentanti di Basilea-Città sul carattere che ha ora preso per la Svizzera la questione del Gottardo, diventata oggi un affare d'onore, mentre non aveva principiato che coll'essere un affare d'interessi.

L'assemblea ha finalmente deciso d'invitare il Consiglio federale a nominare fra gli interessati una Commissione, che avrebbe per mandato di studiare la ripartizione, tra le parti sovvenzionanti nella Svizzera, degli 8 milioni supplementari che loro sono chiesti *in blocco* dalla Conferenza internazionale.

Secondo queste indicazioni, sembra che un accordo non sia impossibile e che, malgrado le divergenze che si sono manifestate, i Cantoni interessati, piegandosi alle necessità della situazione, si decideranno ad accettare i nuovi sagrificii che loro si domandano.

Si parla già di un progetto di riparto, secondo il quale i 4 Cantoni di Zurigo, Berna, Lucerna ed Argovia fornirebbero ciascuno un milione; avverrebbe lo stesso del Centrale e del Nord-est. I due altri milioni sarebbero ripartiti come segue: Basilea-Città 750,000; Uri, Schwytz e Soletta ciascuno 250,000; Basilea-Campagna e Sciaffusa ciascuno 250,000; Turgovia 100,000; Unterwald 70,000 e Zug 30,000.

Il Ticino non sarebbe per tal modo aggravato d'alcun'altra sovvenzione; esso avrebbe anche la probabilità (se si

deve credere ad una corrispondenza indirizzata alla *Liberté* da Friburgo) di vedere quanto prima formarsi una Compagnia speciale, che si incaricherebbe della costruzione della linea del Monte Cenere e del suo esercizio fino al momento in cui la Compagnia del Gottardo sarebbe in situazione d'incaricarsene.

— Però la *Gazzetta Ticinese*, riferendo quanto sopra, fa le seguenti due osservazioni: la prima, che il progetto di ripartizione segnalato dal *Journal de Genève*, è pubblicato il 4 corr., mentre il Consiglio federale avrebbe nominato la Commissione, incaricata di progettare la ripartizione, soltanto il 3 corrente; la seconda, che nè da Lugano, nè da nessun'altra parte del Cantone Ticino, ci è segnalata la costituzione di questa Società costruttrice della linea del Monteceneri.

I membri della detta Commissione, secondo un ultimo telegramma da Berna, sono i signori:

Consiglieri di Governo Pfenninger di Zurigo, Hartmann di Berna, Schobinger di Lucerna, Hettlingen di Svitto, Vigier di Soletta, Klein di Basilea, Frei di Argovia.

Questa Commissione si radunerà il 14 corrente a Berna.

Nostre Corrispondenze

Roma, 7 agosto.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, scarso anche di membri per causa delle ispezioni in corso e delle ferie estive, non si occupò, nelle sue ultime sedute, che di molti affari correnti di poco rilievo. Un solo nuovo progetto di ferrovia ebbe ad esaminare, dandogli voto negativo; onde io, per riguardi facili a comprendersi, vi dirò soltanto trattarsi di una linea Cesena-Arezzo per le valli Savio Consalume.

Approvò pure una nuova spesa di L. 285,000 all'incirca pel compimento del tronco di ferrovia da Lercara a San Pietro, sulle Calabro-Sicule, tronco appaltato all'Impresa Parisi.

Inoltre, salvo alcune modificazioni, aggiunte e soppressioni, emise parere favorevole sopra un particolareggiato Capitolato d'oneri per l'affitto del lago Salpi, compilato dall'Ufficio del Genio civile di Foggia, sempre però che venga stimato ammissibile ed il Governo accetti la domanda di concessione per 99 anni, presentata dalla Società Basevi e Comp., con l'obbligo di compiere la bonificazione del lago medesimo. —

Oggi, o più probabilmente domani, si firmerà il contratto d'appalto delle opere di sistemazione del porto di Genova tra il Governo e l'on. Fambri, attendendosi a tal fine il ritorno a Roma del segretario generale on. Ronchetti. La cauzione definitiva di 2 milioni di lire, fissata dal Capitolato, fu già versata da parecchi giorni dal deliberatario, il quale mi si assicura abbia già stipulato a Genova contratti per acquisto di materiali, e non voglia perder tempo ad impiantare il cantiere e metter mano all'opera. —

I lavori eseguiti sulle strade comunali obbligatorie nel 1° semestre 1877 ammontano a L. 5,803,769, con una differenza in meno di L. 6,750,701, in confronto delle previsioni del bilancio per tale epoca. E poichè per l'anno in corso il capitolo della viabilità obbligatoria fu regolarmente approvato, in base a prescrizioni studiate in modo da corrispondere a quanto si sarebbe potuto fare nell'anno, ove il servizio fosse stato condotto a norma delle tassative e precise disposizioni del Ministero, così questo diramò recenti istruzioni ai Prefetti ed Ingegneri-capi del Genio civile, eccitandoli a riguadagnare nel secondo semestre il margine perduto nel primo.

La costruzione delle strade provinciali e la manutenzione delle strade comunali, come già quelle delle strade vicinali, richiamò l'attenzione dell'on. Zanardelli, il quale a tal fine sta per apporre la propria firma ai decreti di nomina di due Commissioni incaricate di studiarne i soggetti. —

In luogo dei venti inscritti, fra i quali cinque aiutanti, come vi annunziai nella precedente mia, per dare gli esami di promozione ad Ingegneri di 3ª classe, se ne presentarono soltanto dicianove, fra i quali soli tre aiutanti. Tre allievi-ingegneri vennero promossi per merito, undici furono dichiarati idonei, e due furono respinti; e dei tre aiutanti, due ottennero pure l'idoneità.

È una disposizione legislativa transitoria quella che dà diritto al testè indicato personale subalterno del Genio civile di concorrere al decimo dei posti vacanti per la carriera superiore; ma è un transitorio che ebbe già, a parer mio, soverchia permanenza, essendo interamente cessate le ragioni di equità, od anzi di solo rigido rispetto a vecchie consuetudini, che inspirarono quell'articolo di legge. Io stimo molto il personale dei nostri aiutanti, apprezzo l'abilità, lo zelo e la rettitudine con cui disimpegnano i loro servizii, e non vorrei di certo chiuder loro la strada a meritati e legittimi miglioramenti. Reputerei conveniente, per esempio, che se ne formassero diverse classi con trattamenti diversi, come avviene per i *conducteurs* (corrispondenti ai nostri aiutanti) nel Genio civile di Francia, per citare soltanto l'esempio straniero più prossimo a noi; e si potrebbe ancora migliorare la loro condizione finanziaria mediante aumenti quinquennali. Tutto ciò sarebbe razionalissimo e giustissimo, come è attualmente irrazionale ed ingiusto che il Ministero dei lavori pubblici conferisca con un semplice esame, neppur sempre soverchiamente rigoroso, diplomi d'ingegnere, per i quali occorrono quattro anni di Università e due di applicazione.

Codesto esame di passaggio di classe verte sopra uno dei sei gruppi seguenti: Architettura, Ponti e Strade, Ferrovie, Fiumi, Bonifiche, Porti; e ciascun candidato ha facoltà di scegliere la materia sulla quale intende dare l'esame. Siffatto sistema può correre rispetto agli ingegneri-allievi, i quali, oltre al completo corso universitario, subirono già altresì (notate bene) una prova di ammissione, senza scelta di materia, per entrare nel Corpo del Genio civile. Ma gli aiutanti, salvo rarissime eccezioni, dove attinsero la loro istruzione tecnica generale? Non bisogna dimenticare ch' essi ordinariamente arrivano a coprire il loro grado da sotto-ufficiali, da assistenti, od anche da semplici manuali!

A confortare l'esempio di Francia da me citato ed il mio avviso in proposito, mi è grato potervi citare un altro esempio e un altro avviso più competente, di uno appunto fra gli egregi giovani promossi per merito nell'esame in discorso, l'ing. Italo Maganzini, il quale in una sua Relazione al Ministro dei lavori pubblici *sulle opere idrauliche dei Paesi Bassi*, così si esprime:

«......Nutro però la speranza, forse troppo temeraria, di essere almeno riuscito a dimostrare la grandissima importanza delle opere da me descritte non solo, ma pur anco come perfetto sia l'ordinamento del servizio delle opere pubbliche nei Paesi Bassi, fondato principalmente sopra un Corpo di ingegneri sceltissimi, reclutato fra i migliori allievi di *un'unica Scuola governativa*, e tutti forniti di buoni studii, preclusa la via superiore al personale inferiore, rispettabile sempre e benemerito certo, ed al quale deve crearsi una posizione ed una carriera conveniente pure, ma subordinata, separata affatto da quella degli ingegneri, che per la natura ed estensione dei loro studii scientifici, possono soli offrire quelle guarentigie necessarie ad un regolare servizio, informato ai progressi della scienza, non affidato unicamente alle viete consuetudini dell'empirismo, quale infine un paese è oggi in diritto di richiedere per ciò che concerne il ramo importantissimo dei lavori pubblici ». — Certo, che col metodo nostro si perde per lo più un ottimo aiutante per formare un pessimo ingegnere; ed è certo più ancora, che l'on. Zanardelli non dovrebbe indugiare a prendere finalmente in mano l'arruffata matassa del così detto ordinamento attuale del nostro Genio civile per riformarlo *ab imis fundamentis*.

Tornando alla pubblicazione dell'ing. Maganzini, io rammarico di esser costretto dalla dura legge dello spazio e del tempo a non accennarvi se non che i titoli dei suoi capitoli, che sono: « Generalità e notizie statistiche. — Le acque, loro governo e particolarità relative — Fiumi — Canali — Bonificazioni — Opere marittime — Ultime considerazioni ». Ciò che io non posso tacervi si è che, a parer mio, il giovane autore corrispose molto lodevolmente all'onorevole incarico affidatogli dal Governo, di studiare sopra luogo le opere idrauliche dei Paesi Bassi, dando alla luce una completa monografia sulle opere medesime, corredata di interessanti allegati e carte grafiche, oltre ad un erudito elenco bibliografico delle opere consultate. B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzato l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia alla immediata costruzione della Stazione di Carimate sulla linea Milano-Chiasso, accettando l'offerta ed i patti generosamente fatti dal conte Arnaboldi, fra i quali avvi il suo concorso nella spesa colla somma a fondo perduto di L. 36,000 e la cessione gratuita dei terreni necessarii.

Ci scrivono all'ultimo momento da Roma esser colà giunto il Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, comm. Massa, chiamato telegraficamente dal Ministro dei lavori pubblici, anche a nome del Presidente del Consiglio.

Credesi che la sua presenza a Roma, oltrecchè per affari relativi all'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia, si connetta colle trattative in corso per la stipulazione delle Convenzioni ferroviarie.

Ci scrivono pure da Roma che i lavori del ponte sul Tevere fra Ripetta ed i Prati di Castello, di cui abbiamo già discorso in un precedente numero, proseguono con grandissima attività; e qualora nelle fondazioni pneumatiche delle pile o delle spalle non si incontrino blocchi erratici o vecchie murature, si spera ch'entro l'anno corrente si potrà transitare su di esso.

Questo ponte, che prima doveva costruirsi in legname e che ora si fa invece in ferro dall'Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dall'ing. Cottrau, sarà nel suo genere un vero tipo di ponte economico, tenuto conto del suo carattere di provvisorietà e delle difficoltà locali del Tevere.

Il ponte si comporrà di una impalcatura metallica a traliccio, lunga circa 100 metri, larga 8 (di cui 6 per la carreggiata e 2 per i marciapiedi), poggiata su due spallette e su due pile.

Ogni spalla o pila sarà composta di due tubi in lamiera di ferro, di due metri di diametro all'incirca, e lunghi circa 30 metri dal piano probabile di fondazione al piano di posa della travata metallica. Questi tubi sono approfondati a mezzo dell'aria compressa, ma con metodi ed apparecchi speciali dell'Impresa industriale italiana. Il ponte è congegnato in modo da poter essere, occorrendo, smontato e rimontato in altro punto del Tevere, oppure prolungato verso i Prati di Castello, qualora i futuri lavori del Tevere ne facessero riconoscere la necessità.

I lavori si fanno a spese e per conto dei principali proprietarii dei Prati di Castello, ma sotto la diretta e speciale sorveglianza dell'Ufficio tecnico del Genio civile di Roma.

Siamo informati che nell'asta tenuta il 31 luglio u. s. in Montescaglioso, per la costruzione di un ponte in ferro sul Bradano, rimase aggiudicatario il signor Lucatorto per la parte muraria, e l'ing. sig. A. Galopin-Süe di Roma per la fornitura e collocazione in opera della travata metallica.

La *Lombardia* d'oggi reca nelle sue *Informazioni* la notizia che « il treno diretto, partito iermattina (7) alle ore 7.50 da Genova, ebbe scoppiata la macchina proprio sotto la Galleria dei Giovi. La trepidazione e la confusione dei viaggiatori fu grandissima. Nessuna disgrazia ».

Tutto l'affare, invece, si limita alla rottura di un bollone d'eccentrico (organo che non ha proprio nulla da vedere colla caldaia), che causò il ritardo di oltre un'ora al treno. Quindi nessuno scoppio, nè trepidazione di sorta nei viaggiatori, mancandone affatto il motivo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Veneto. — In seguito ai risultati favorevoli della visita di ricognizione ordinata dal Ministero dei lavori pubblici, fu autorizzata l'apertura all'esercizio dei tronchi di ferrovia:

Verona-Dossobuono-Legnago pel 6 corr.; e Castelfranco-Cittadella sulla linea Treviso-Vicenza pel giorno 8 corr.

Sperasi poi che l'apertura dell'altro tronco Cittadella-Vicenza possa seguire egualmente entro il corrente mese.

— La *Gazzetta di Venezia* dice che le domande di concessione delle due ferrovie Mestre-San Donà-Portogruaro, e Chioggia-Adria-Loreo, coi relativi allegati, furono già da varii giorni spedite al Ministero dei lavori pubblici.

Statistica ferroviaria. — Il *Diritto* scrive:

Nel prossimo settembre si adunerà in Campidoglio il Congresso o, per dir meglio, il Comitato internazionale, onde discutere alcune importanti questioni di statistica ferroviaria. Saranno rappresentate a questa Conferenza le principali Società ferroviarie e parecchi Governi.

Stazione ferroviaria in Roma. — Leggesi nel *Diritto* del 4:

Domani alcuni cittadini del Trastevere si riuniranno onde formare una Commissione, la quale propugni la sollecita e razionale costruzione di una Stazione di ferrovia in Trastevere.

Questa Stazione, progettata già da un anno, preme molto ai Trasteverini, perchè, oltre giovare al commercio di tutta Roma, torna di vantaggio specialissimo a quel popoloso e industre quartiere.

— La suddetta riunione ebbe luogo, infatti, nel Politeama Romano la mattina del 5 corrente, composta (dice la *Libertà*) di circa 400 persone, per la maggior parte negozianti ed operaj di quel rione.

La presidenza dell'assemblea fu tenuta dal sig. Acquaroni. Parecchie persone presero la parola, ma tutti si trovarono d'accordo nel credere che la Stazione ferroviaria in Trastevere sarebbe al rione di grande giovamento; per cui nominarono in Commissione i firmati nel manifesto quali promotori della riunione, dando loro l'incarico di fare tutte le pratiche opportune per l'attuazione di tale progetto.

Ippoferrovia a Roma. — Il 1° corr., alle ore 6 pom., fuori di Porta del Popolo, tra gran folla di gente a moltissime carrozze e *botti*, compievasi l'annunciata corsa

inaugurale del *tramway*, che percorrendo la via Flaminia, conduce al ponte Milvio, volgarmente detto ponte Molle.

Il treno inaugurale componevasi di parecchie carrozze comode ed eleganti a più scompartimenti, nella prima delle quali (che era più grande e più sontuosa delle altre, che aveva un postiglione in abito di gala, e che era tirata da quattro cavalli) presero posto l'on. Zanardelli, Ministro dei lavori pubblici, il comm. Ronchetti, suo segretario generale, il comm. Lacava, segretario generale del Ministero dell'interno, il comm. Branca, segretario generale del Ministero di agricoltura, industria e commercio, il marchese di Bella-Caracciolo, prefetto di Roma, il cav. Marcucci, consigliere delegato, il sig. Le Tellier, rappresentante la Società dei *tramways* di Milano e di Roma, alcuni assessori e parecchi consiglieri provinciali e comunali.

Nelle altre carrozze, tirate da due cavalli, entrarono gli invitati, fra i quali eranvi pure quasi tutti i rappresentanti della stampa cittadina e molti corrispondenti di giornali esteri.

Dopo che ebbero percorso il più gran tratto dello stradale, le carrozze si fermarono all'ingresso della villa già Massari, nel cui giardino era preparato un rinfresco per gl'invitati, che si assisero intorno alle tavole imbandite.

Quando incominciò a circolare lo Sciampagna, il signor Le Tellier pronunziò un breve discorso in francese, augurando che la Roma odierna abbia uno sviluppo industriale sì prospero, da eclissare la Roma del secolo di Augusto.

L'on. Ministro dei lavori pubblici ringraziò dell'augurio fatto alla Capitale d'Italia, il cui avvenire deve gareggiare col suo glorioso passato.

L'on. Prefetto rispose pure al sig. Le Tellier, dicendo che l'augurio fatto alla città di Roma è tanto maggiormente gradito, in quanto che è formulato da un cittadino del Belgio, paese retto a libertà, e nel quale i commerci e le industrie prosperano mirabilmente.

Tutti gli oratori furono vivamente applauditi, e la festa ebbe termine col ritorno degli invitati alla porta Flaminia.

— A questo proposito, il *Diritto* del 6 aggiunge:

Il *tramway* fuori di Porta del Popolo funziona regolarmente. Nei primi quattro giorni dacchè è in esercizio, non ci fu, anche nelle ore della canicola, una sola *corsa* in cui non vi fosse qualche passeggiero. Verso sera i vagoni sono sempre pieni.

Oggi poi, domenica, la folla era grandissima; e sebbene fossero molti i vagoni, non bastavano al grande concorso.

Lungo la giornata, non funzionano che i vagoni di seconda classe; la sera ci sono sempre anche quelli più eleganti di prima classe.

Era corsa voce che certi vetturini e taluni conduttori di *omnibus* — irritati dalla concorrenza che fa loro il *tramway* — volessero fare qualche ostilità; ma non vi fu neppure il lontano segno di disordine. Tuttavia la Questura continua a mantenere sul luogo un servizio speciale di pubblica sicurezza.

Ferrovia Taranto-Potenza — Il 1° corrente, in seguito al risultato favorevole della visita di ricognizione ordinata dal Ministero dei lavori pubblici, veniva aperto all'esercizio il tronco Grassano-Calciano sulla linea Taranto-Potenza.

Linee di raccordo al Gottardo — Il 30 luglio p. p. si tenne presso il Collegio degli ingegneri in Milano un'adunanza, nella quale il signor ing. Luciano Quaranta lesse il rapporto della Commissione incaricata di riferire sulle varie linee di raccordo al Gottardo, negli interessi generali del paese e speciali di Milano.

Tale rapporto metteva a raffronto le principali linee proposte, nei riguardi dei tre principali obbiettivi, Genova, Novara e Milano; e paragonando le rispettive lunghezze materiali e virtuali, e il presuntivo loro reddito, in base al movimento di passeggieri e di merci ammesso nelle Conferenze di Berna e Lucerna, suddiviso secondo l'importanza commerciale dei tre centri sunnominati ed il loro costo, ne concludeva che, qualora le proposte della Conferenza di Lucerna fossero sancite dagli Stati interessati e dovesse per ora eseguirsi un solo attacco per Pino, la linea, sotto tutti gli aspetti, preferibile negli interessi, non solo generali della Nazione, ma speciali anche per Milano, sarebbe quella suggerita dal Comitato gallaratese; e che, qualora fosse ancora possibile un doppio attacco contemporaneo, per Pino, cioè, e pel Ceneri, sarebbe sempre preferibile nell'interesse di Genova e di Novara la traccia per Gallarate, e quella del Ceneri nell'interesse di Milano.

Apertasi la discussione, a cui presero parte gl'ingegneri Tatti, Bianchi, il presidente Brioschi, e gl'ingegneri Caneva e Pestalozza, si votò una proposta, nella quale, ammessi in genere i principii espressi nel Rapporto, si incaricava la Presidenza di far stampare e distribuire al più presto ai soci il Rapporto stesso, onde convocare il Collegio in una nuova seduta per trattare l'argomento e votare su di esso un ordine del giorno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 29.80 dal lato di Göschenen, e di 23.10 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 52.90, cioè m. 7.55 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — La *Gazzetta Ticinese* scrive:

Corre la voce che la ricostituzione della Società Nord-Est sia assicurata, e che un Consorzio, alla cui testa si trovano i principali interessati, fornirà i fondi per rimborsare il prestito parigino. In seguito a questa notizia, le Azioni primitive e di priorità subirono un forte aumento.

Ferrovie francesi. — Annunciasi pel 13 corr. l'apertura della linea da Belfort a Morvillars.

Ferrovie austriache. — I giornali austriaci pubblicano alcuni particolari intorno alla concessione della linea Vienna-Aspang alla Società ferroviaria Belga. Le tariffe dovranno essere sottoposte alla ratifica della Legislatura. Se, nonostante gli avvertimenti preventivi, la Società mancasse interamente ad uno degli obblighi impostile dalla concessione e dalle leggi, il Governo, non solo potrà porre la ferrovia sotto sequestro, ma sarà altresì in facoltà di pronunciare la decadenza della concessione, prima che spiri il termine per la durata della medesima.

La Società della ferrovia del Sud avendo però sollevato delle pretese sulla detta concessione (pretese che vennero da essa deferite ai tribunali), fu convenuto tra il Governo e la Società Belga che l'aggiudicazione definitiva a questa ultima resterà subordinata all'esito della lite colla Società del Sud.

La linea dovrà esser compiuta entro 4 anni; ma, secondo l'avviso d'uomini competenti, essa potrà esser posta senza difficoltà in esercizio due anni dopo il principio dei lavori.

Ferrovie in America. — Il *Times* ha da Filadelfia, 30 luglio:

Lo sciopero ferroviario è quasi cessato; le linee non sono impedite che in alcuni punti, e si spera che le truppe riusciranno a ristabilire il traffico.

Adesso la complicazione più grave si presenta in quella parte della Pensilvania, ove si trovano le miniere carbonifere; all'infuori del distretto di Schuylseill, in tutti gli altri luoghi gli operaj hanno abbandonato il lavoro.

Le ferrovie dell'Ohio e di Baltimora hanno riaperto il traffico su quasi tutte le linee; il generale Schofield distribuisce le truppe in modo da poter riaprire l'intera comunicazione col fiume Ohio.

Le truppe federali sono giunte a Cincinnati, ed il blocco è levato anche in quel punto: la ferrovia dell'Ohio e del Mississipì ha pure ripreso il traffico. I generali Pope e Davis, alla testa delle truppe federali, hanno traversato il Mississipì da S. Louis a S. Louis Orientale, scacciando gl'insorti dalle Stazioni ferroviarie e mettendo delle guardie nelle vicinanze del ponte S. Louis. Sono stati fatti molti arresti da ambe le parti del fiume, e domenica mattina erano al servizio 1500 uomini. Allorchè i treni si mossero, gli

scioperanti tentarono di impedir loro il cammino, ma 55 insorti furono subito arrestati. Il blocco sarà tolto tra breve, visto che il governatore d'Illinois ha annunziato di avere in pronto 10,000 uomini. A S. Louis regna la tranquillità: diversi capi degli internazionalisti sono stati arrestati.

Altri telegrammi annunziano poi essere riaperta la comunicazione tra le ferrovie dell'Ohio e di Baltimora col fiume Ohio, ed i treni percorrono tutte le linee. Gli insorti hanno ceduto, e non si temono ulteriori tumulti. Lo sciopero è finito a Terre-Haute, e tutti gli operaj hanno ripreso il lavoro. La linea del Lake Shore riprenderà il servizio domani (31). Gli insorti hanno ceduto anche a Buffalo; 500 uomini delle truppe federali sono partiti da S. Louis per Bellevue nell'Illinois: il generale Sheridan è giunto a Chicago, dove tutto è tranquillo.

Notizie Diverse

Servizii marittimi — Leggesi nel *Diritto:*

Sappiamo che l'on. Ministro dei lavori pubblici, aderendo ai voti espressigli dalle diverse rappresentanze delle principali città marittime dell'Adriatico, ha dato le occorrenti disposizioni perchè, col giorno 7 del corrente agosto, sia ripristinato l'approdo dei vapori della Società di navigazione Florio nel porto di Bari.

— Il *Corriere delle Marche* conferma poi che la gita di inaugurazione della linea Ancona-Zara aveva luogo la sera del 6 corrente, partendo da Ancona alle 8 pom. Arrivo a Zara martedì mattina alle 6. Partenza da Zara martedì alle 8. Arrivo in Ancona mercoledì mattina alle 6.

Canale Cavour. — Leggesi nel *Sole* di ieri:

La liquidazione della Compagnia del Canale Cavour è al suo fine; sappiamo che il Comitato di liquidazione, che ha sede a Londra, è finalmente giunto ad un accordo col Governo italiano, cosicchè il Comitato stesso si trova attualmente in grado di fare il riparto finale agli Azionisti di 93,383 lire sterline in specie.

È già stata ripartita agli Azionisti una quantità di rendita corrispondente alla rendita annuale di L. st. 35,000; il valore di questa rendita al corso attuale e le 93,000 lire sterline in specie sopra citate portano a 575,000 lire il capitale da ripartirsi fra le 50,000 Azioni; il che corrisponde ad 11 lire sterline e 10 scellini per titolo, ossia a fr. 287.50. Le Azioni, come si sa, sono di 20 lire sterline ciascuna, e non hanno ricevuto nessun dividendo per parecchi anni.

Le trattative per il riscatto del Canale cominciarono nel 1872; e se si nota che la Compagnia era impotente a soddisfare i suoi impegni ancora prima che il Canale fosse terminato, gli Azionisti devono felicitarsi che il Comitato di liquidazione sia riuscito ad ottenere dal Governo italiano una tale ricognizione dei loro diritti.

Questo regolamento delle Azioni non tocca per niente affatto le Obbligazioni emesse dalla Compagnia per oltre milioni 2 1|2 di sterline; queste restano a carico del Governo italiano, attuale proprietario del Canale, e conservano il loro diritto di preferenza sul prodotto annuale.

L'interesse garantito del 6 0|0 poi è regolarmente servito, e l'ammortamento funziona già colle condizioni originarie.

Si avvertono quindi coloro che presentarono le Azioni, e che tengono in mano le ricevute con su scritto: *Rimesse le Cartelle di Rendita in cambio delle Azioni, salvo assesto conto definitivo;* di presentarsi a ritirare l'ultimo definitivo riparto.

Stalle municipali in Roma. — La *Libertà* dice che, allo scopo di togliere il grandissimo inconveniente, che si lamentava da tutti, di vedere in parecchi giorni della settimana ingombrata la via Flaminia dagli animali bovini diretti al Campo Boario, e volendo sopprimere tutte quelle stalle che si trovano fuori della Porta del Popolo, il Municipio ha pensato di costruire, a proprie spese, alcune grandi stalle.

L'architetto Erzoch, incaricato di mettere in esecuzione l'idea della Giunta, pensò di servirsi degli antichi locali fabbricati nel 1790 da Pio VI per uso di pubbliche legnare e passati in proprietà del Municipio. Queste legnare si trovano lungo la riva del Tevere così detta dell'Albero Bello.

La facciata delle nuove stalle è stata costruita lungo questa riva. Il primo locale per quest'uso, spazioso, ben esposto e meglio aereato, misura 102 metri di lunghezza e 14 di larghezza. Contiene 4 file di mangiatoie, dove potranno prendere posto circa 300 bestie. Altre 4 grandi stalle comunicano colla stalla grande, capaci ciascuna di 50 bestie. Sono dunque circa 500 animali, che potranno essere ricevuti nel nuovo Stabilimento, il quale, mediante alcune grandi porte, è in comunicazione diretta col Campo Boario e col pubblico Mattatoio. I lavori sono molto avanzati, e forse tra un paio di mesi al più tardi le prime stalle potranno essere utilizzate. Nessuno rimpiangerà la spesa che il Municipio ha sopportato, qualora si consideri l'inconveniente grandissimo che si è eliminato, poichè le bestie, tanto nell'andata che nel ritorno al Campo, dovranno percorrere la riva del Tevere, lasciando libera la via Flaminia.

Grande opificio in Lucca. — Scrivono da quella città, 3, alla *Nazione*:

Vi annunziai, tempo indietro, la gita fatta in questa città dal comm. Peruzzi, insieme a varii ingegneri, per esaminare il grande opificio appartenente alla Società edificatrice per la lavorazione del ferro e legno, che si deve alla energia dell'ing. G. M. Casentini, ma che disgraziatamente, andato in mano della Società per i materiali da costruzione, cessò le sue operazioni, tanto che la fabbrica andò in malora.

Ora mi piace di annunziarvi che, dopo quella visita, si è riusciti a ricostituire e riattivare la lavorazione di queste grandi facine, fortunatamente ricedendole a colui che per il primo seppe crearle, attivarle e farle prosperare, procurando lavori da tutte le parti del regno, ed innalzando una industria che dava pane a numerosissime famiglie, cioè l'ing. Casentini.

Egli solo era la persona adatta a ritornare in fiore quella lavorazione; e partendo da questo sano criterio, il comm. Peruzzi riuscì ad indurre il Casentini a ritornare in possesso di quell'opificio; e così la Società edificatrice italiana, la quale resta cointeressata in quell'opificio per la parte del meccanismo, ha migliorato essa stessa le sue condizioni, trovando nell'industria diretta ora dal Casentini, non più perdite, ma sicuri profitti, mentre in bilancio annualmente portava già una perdita di circa 12,000 lire.

E maggior profitto ne ritrarrà la nostra popolazione, la quale, ritornato alla direzione della fabbrica chi ne fu il creatore, vedrà nuovamente in questa lavorazione una sicura sorgente di guadagni.

Il contratto relativo di cessione venne stipulato recentemente; e la maggior lode di questa felice sistemazione si deve alla energia spiegata dalla Commissione della Società edificatrice, composta del comm. Peruzzi, del marchese Pareto, del conte ing. Vimercati, assistiti dal legale della Società avv. Coen.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 6 maggio scorso (*Gazz. Uff.* del 2 corr.) è approvato il Regolamento per la costruzione, manutenzione e sorveglianza delle strade provinciali, comunali e consorziali della provincia di Milano.

Concorso. — È aperto un concorso per titoli o per esame, a scelta dei concorrenti, alla cattedra di disegno (a mano libera, geometrico, topografico e di macchine) e di matematica (aritmetica e geometria elementare) vacante nella R. Scuola di orticoltura ed enologia in Conegliano, a cui va unito l'annuo assegno di L. 1600.

Le domande ed i titoli dovranno essere presentati, non più tardi del giorno 30 del prossimo mese di settembre, al Ministero di agricoltura, industria e commercio, dal quale sarà comunicato ai concorrenti il giorno ed il luogo in cui l'esame sarà tenuto.

Esposizione universale di Parigi. — Leggiamo nel *Diritto:*

Il nostro Ministro di agricoltura e commercio ha dato incarico ad un impresario di Roma di preparare tutto l'apparecchio di legname e di metallo necessario ad innalzare il grande padiglione per la sezione italiana alla Mostra universale di Parigi.

Sappiamo di parecchi artisti che lavorano alacremente onde mandar sculture, pitture, intagli, incisioni, mosaici a quella Esposizione mondiale.

A Parigi la Commissione generale della Mostra ha compilato il regolamento, ed ha stabilito 650 premii per gli espositori. I premii saranno dell'importo complessivo di un milione e mezzo. Trecento di questi premii saranno per gli espositori francesi, 350 per gli esteri.

Ufficî telegrafici. — Il 29 luglio p. p. sono stati attivati al pubblico servizio gli Ufficii telegrafici delle Stazioni di Rivarolo Canavese e di Settimo Torinese (provincia di Torino).

— Il 1° corr. in S. Giorgio di Nogaro (prov. di Udine) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

PRESTITO DELLA CITTÀ DI BARLETTA

autorizzato con R. Decreto 10 aprile 1877.

Questo Prestito è rappresentato da 6000 serie di 50 Obbligazioni ciascuna.

Tutte le Obbligazioni sono rimborsabili, mediante estrazione, con franchi 100 in oro ed a serie intiere. Di più, le medesime concorrono a tutti i premii, che sono assai importanti, cioè: franchi 2 milioni, 1 milione, 500 mila, 400 mila, 100 mila, 50 mila ecc.

A tutt'oggi, 38 serie già furono rimborsate, e l'ammontare dei premii pagati elevasi a franchi 2,395,000.

Il rimborso delle Obbligazioni, come pure il pagamento dei premii, s'effettuano a Barletta, Firenze, Napoli e Parigi, in oro, sotto ritenuta dell'imposta di ricchezza mobile del 13.99 0[0.

Le garanzie offerte da questo Prestito, giova dirlo, sono incontestabilmente eccezionali; poichè esso è l'unico imprestito contratto dalla Città di Barletta, la quale, oltrecchè disporre di mezzi suoi propri, tiene in Cassa dei titoli di fondi pubblici che le forniscono i 3[4 del reddito necessario onde far fronte all'esclusivo servizio finanziario di questo imprestito.

Infatti, secondo il piano finanziario del Prestito di Barletta, occorrono annue L. 445,000, delle quali il Municipio paga sole L. 120,000 annue, mentre le rimanenti L. 325,000 sono la rendita di tante Obbligazioni di prestiti di altre Provincie e Comuni, depositate presso il Municipio di Barletta.

Il 23 gennaio 1877 tutta la Giunta municipale di Barletta ha proceduto, insieme ad un delegato del Sotto-prefetto, alla verifica di queste Obbligazioni, e ne è stato redatto analogo verbale, copia del quale trovasi a disposizione di chiunque vorrà farne richiesta al sig. Onofrio Fanelli in Napoli.

Ogni anno si fanno quattro estrazioni, e la prossima avrà luogo il 20 agosto con un premio di fr. 50 mila.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviarii non riescirono, neppure nella scorsa settimana, ad accalorare il mercato, e le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono a stento sul 335 a 338, chiudendo a 336 circa. Meglio trattate le Obbligazioni relative a 233, e i Boni a 568.

Le Sarde, della serie A, si negoziarono a 231.50; le altre, della serie B, a 228.50 — Le Pontebbane sempre nominali a 359 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele stazionarie a 252.

A Parigi, le Lombarde oscillarono con poca o nessuna animazione tra il 143 al 147; le Obbligazioni tra il 218 al 221; le Vittorio Emanuele tra il 228 al 226. Le Azioni delle Ferrovie Romane nominali a 65 circa; le Obbligazioni a 238 e 239.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 3 corr. ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore create con la legge 26 marzo 1849 (legge 4 agosto 1871, elenco D, n. 5), comprese nella 57ª estrazione seguita in Firenze il 31 luglio 1877.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio:

Estratto	I, n. 224,	col premio di	L. 36,865.
»	II, n. 18498,	»	» 11,060.
»	III, n. 11029,	»	» 7,375.
»	IV, n. 13665,	»	» 5,900.
»	V, n. 12915,	»	» 880.

(Seguono i numeri delle 382 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre 1877 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre 1877, contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 30 settembre 1877, aventi i numeri dal 58 al 73 inclusivi.

CONVOCAZIONI

Banco di sconto Riminese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 19 corrente in Rimini (sala municipale) per udire i rapporti del Comitato di controllo e del Consiglio d'amministrazione, per la discussione del bilancio 1876, per modificazioni allo statuto sociale, e per la rinnovazione di una parte del Consiglio e del Comitato di controllo.

Unione enofila d'Asti — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria del giorno 26 corrente in Asti (sede sociale), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei sindaci, per approvazione del bilancio 1876, per modificazioni allo statuto sociale, e per elezione di consiglieri e sindaci pel 1877.

VERSAMENTI

Tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio — Gli azionisti sono invitati a versare, dal 25 corrente a tutto il 1° settembre p. v., presso la Banca popolare di Milano, il 2° e 3° decimo delle Azioni sottoscritte.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — **FERROVIE DELL'ALTA ITALIA** — 31ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 30 *luglio al* 5 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3449	3344	105	»
	3441	»	»	»
Viaggiatori	770,713.75	824,767.50	»	54,053.75
Merci a grande velocità . .	228,107.60	201,526.80	26,580.80	»
Merci a piccola velocità . . .	880,904.05	802,999.50	77,904.55	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,879,725.40	1,829,293.80	50,431.60	»
Navigazione sui laghi . . .	23,529.80	17,445.00	6,084.80	»
Totale della settimana . .	1,903,255.20	1,846,738.80	56,516.40	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 5 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	21,802,414.80	21,262,609.30	539,805.50	»
Merci a grande velocità . .	6,155,006.65	5,831,483.50	323,523.15	»
Merci a piccola velocità . .	25,000,298.69	24,996,336.45	1,003,962.24	»
Totale dei prodotti ferroviari	52,957,720.14	51,090,429.25	1,867,290.89	»
Navigazione sui laghi . . .	501,299.47	417,969.15	83,330.32	»
Totali	53,459,019.61	51,508,398.40	1,950,621.21	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 31ª settimana . .	545.01	547.04	— 2.03	— 0.37
Prodotti totali . . .	15390.21	15278.24	+ 111.97	+ 0.73

Strade Ferrate Meridionali

28ª Settimana. — *Dal* 9 *al* 15 *luglio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	299,994.35	207.46
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	331,659.37	229.36
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 31,665.02	— 21.90
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	11,622,776.86	8,037.88
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	10,141,551.98	7,013.52
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,481,224.88	+1024 36

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,094.—	109,927.99	100.48
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	117,106.71	116.99
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 93.—	— 7,178.72	— 16.51
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,081.58	3,624,039.54	3,350.69
Introiti corrisp. nel 1876 .	978.37	3,095,376.56	3,163.81
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+103 21	+ 528,662.98	+ 186.88

Strade Ferrate Romane

21ª Settimana — *Dal* 21 *al* 27 *maggio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	650,193.55	20,584.43
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	474,344.26	15,017.14 (a)
Differenza in più . . .	—	175,849.29	5,567.29
Differenza in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 27 maggio 1877.	1,647	10,993,225.62	16,573.21
Periodo corr. 1876	1,647	10,159,208.92	15,254.06
Aumento	—	834,016.70	1,319.15
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — *Chil.* 32

Introiti netti dal 1° al 31 maggio 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	6,484	7,682.86
Bagagli	158	129.28
Merci a grande velocità	768	681.01
Merci a piccola velocità	852	6,829.55
Introiti diversi	»	225.94
Totale L.	»	15,498.64

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 17 corr., presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto della sistemazione del Forte Palmaria presso Spezia, per l'importo di L. 101,764, ribassato di L. 1.20 p. 0[0 nel precedente incanto. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio Emilia, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale Spezia-Reggio d'Emilia, della lunghezza di m. 33,459, per la presunta annua somma di L. 16,173. Manutenzione sino al 31 marzo 1886. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone di delibera.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso il Consorzio del Carapelle in Foggia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore del ventesimo, per l'appalto del compimento dei lavori di terra per la bonifica del Carapelle, che dall'Encile del l'Inacquato mena al Ponte di Rivoli, per l'importo di lire 76,000, ribassato del 10 p. 0[0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse di quelle dell'incanto primitivo.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Sassari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tronchi di strada obbligatoria del Comune di Castania, che dal confine di Tortorici pel piano di Castello arriva al piano S. Filippo, della lunghezza di m. 5673.21 e per la complessiva somma di lire 76,700. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Orvieto, si terrà un'asta per l'appalto delle seguenti strade comunali obbligatorie, in lotti separati, cioè:

1° Strada detta di Mantembiaglio, della lunghezza di chil. 8.034,69, per la presunta somma di L. 71,281.96.

2° Strada detta Torre SS. Severo e Martirio, della lunghezza di chil. 4.347.58, per L. 28,315.43;

3° Strada detta di Morrano, della lunghezza di chil. 3.172.51, per L. 55,889.38.

4° Strada detta di Corbara, della lunghezza di chil. 10.851.41, per L. 61,260.75.

Lavori tutti da eseguire entro 4 anni. Depositi interinali da fare per il 1° lotto L. 2500, pel 2° L. 1600, pel 3° L. 2000 e pel 4° L. 2200; cauzione definitiva rispettivamente L. 7200, 2900, 5600, 6200.

— Il 21 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il torrente Otturi e l'abitato di Rossano, della lunghezza di m. 8573.22, per la presunta somma di L. 264,130. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in chiatte sul Po nella località del passo di Corbola, per il presunto importo di L. 97,007.55. Lavori da eseguire in 120 giorni. Deposito interinale L. 4800 in valuta legale; cauzione definitiva L. 9700, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Terracina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori occorenti alla conduttura dell'acqua, in diminuzione del prezzo di L. 60,668.08, così ridotto in seguito al ribasso già offerto nel precedente incanto. Deposito L. 4000.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Poggioreale a San Cippirello, compreso fra la Sella del Pozzillo ed il Rivo Pernice, della lunghezza di m. 11,580, per la presunta somma di L. 151,370. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. **48,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, piastre, chiodi, ecc. » **7,200,000** »

GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **294,000** »

FERRO e acciaio in tornitura e limatura e ZINCO vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 Agosto** andante. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 agosto 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 15 Agosto 1877 N.° 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

Stante la solennità d'oggi, la pubblicazione del giornale viene rimandata a domani (16).

STRADE FERRATE ROMANE

***RELAZIONE** del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del* 28 *giugno* 1877.

SIGNORI,

Nel presentare alla vostra approvazione, siccome ce ne corre l'obbligo ai termini del vigente Statuto, il Bilancio consuntivo della Società chiuso al 31 dicembre 1876, ci è grato poter constatare che questo ci porge dei resultati soddisfacenti, sia che i medesimi vogliansi considerare in sè stessi, sia che vengano posti a confronto coi resultati dell'anno antecedente.

Dall'esame che già aveste agio di fare di questo Bilancio distribuitovi in tempo debito, non che dall'annessavi Relazione dei Sindaci, in cui essi hanno analizzate nel loro dettaglio e diligentemente illustrate le tre parti in che il detto Bilancio venne distinto, e le varie partite di cui queste si compongono, avete già potuto riconoscere la verità del nostro asserto, non che la regolarità con cui procedè l'Amministrazione sociale durante la gestione per l'annata 1876. Tuttavia, onde il vostro voto possa esser dato con piena cognizione di causa, e seguendo il sistema praticato per gli esercizii antecedenti, crediamo utile di completare il lavoro dei Sindaci, presentandovi prima per sommi capi i resultati della gestione in esame, per poi esporvi col consueto dettaglio i resultati assoluti e comparativi della parte che più specialmente riflette l'industria sociale, ossia l'*esercizio* propriamente detto.

I prodotti lordi dell'esercizio 1876 sono ascesi a lire 26,986,698.75, mentre quelli del 1875 erano ammontati a L. 26,044,900.29.

Le spese ordinarie dell'esercizio 1876 sono state di lire 17,302,809.01, e le straordinarie di L. 2,801,484.56.

Nell'anno 1875 le spese ordinarie ammontarono a lire 17,271,695.47, le straordinarie a L. 2,287,893.19; per cui, confrontando i prodotti lordi e le spese ordinarie e straordinarie del 1876 con quelle del 1875, si hanno i seguenti resultati:

Nel 1876 per prodotti lordi . . . . in più L. 941,798.46
» per spese ordinarie . . . in più » 31,113.54
» per spese straordinarie . . in più » 513,591.37

In rapporto poi alle spese ordinarie coi prodotti del Traffico, quelle del 1876 ne rappresentano il 64.90 0[0] sopra un prodotto medio di L. 16,734.20, mentre quelle del 1875 nello stesso rapporto rappresentarono il 67.15 0[0] sopra un prodotto medio di L. 16,147.11.

In ultima analisi poi, il confronto del traffico 1876 con quello del 1875 si riassume:

Pei prodotti lordi in aumento di . . . L. 941,798.46
Pel prodotto netto in un aumento . . . » 397,093.55

Le entrate e i pagamenti diversi, che cumulativamente coi prodotti netti del traffico concorrono a formare il conto generale dell'esercizio, presentano nel Bilancio del 1876 un utile di L. 2,177,876.12; in quello del 1875, questo utile era asceso a sole L. 1,532,921.37; quindi una differenza in più nel 1876 di L. 644,954.75.

Questo resultato complessivo più favorevole di L. 247,861.20 di quello superiormente accennato ed ottenuto singolarmente dal traffico, è dovuto ad una diminuzione sugli aggi, interessi e perdite per L. 663,130.77, menomato peraltro di L. 370,126.13 per il patto della scala mobile; e di lire 45,143.44 per maggiore scapito verificato nell'esercizio del tratto Falconara-Ancona degli anni 1874 e 1875, liquidato nel 1876, perchè i relativi conti furono solo in quell'anno presentati dalla Società delle Ferrovie Meridionali.

In conclusione dunque, il Bilancio del 1876 ci presenta: un aumento nelle entrate sui prodotti lordi ed un aumento correlativo nelle spese, un benefizio sull'esercizio della linea Terontola-Chiusi, una sensibile diminuzione nelle spese di interessi, cambi e sugli altri oneri dell'esercizio.

Come negli anni precedenti, nella compilazione del suddetto conto generale dell'esercizio fu semplicemente tenuto conto delle contestazioni governative sotto forma di nota illustrativa; ma se pur volessero defalcarsi queste somme dalla liquidazione del conto stesso, l'utile netto, sebbene venisse a ridursi a L. 1,302,064.80, resterebbe tuttavia superiore a quello che nella stessa ipotesi sarebbesi verificato nel 1875, in cui raggiunse la cifra di sole L. 135,381.97.

Le spese per le Costruzioni ascesero nel 1876 a lire 6,370,568.45. La maggior parte di questa somma fu ero-

gata nella costruzione della linea Laura-Avellino, i cui lavori trovansi ormai in piena attività per tutta la lunghezza di detta linea; ed in opere di compimento sulle linee già in esercizio, oltre ai lavori importantissimi di compressatura e rinforzo della linea Livorno-Roma, per renderla più atta al servizio dei treni diretti per la Capitale del Regno, che la Società dovè attuare dopo l'apertura all'esercizio della linea Ligure; ed alle spese occorse per l'allargamento e il rinforzo dei ponti metallici sulle linee Livornese ed Aretina.

Il conto Espropriazioni è portato al passivo nel Bilancio del 1876 per la cifra di L. 549,239.62. Nel Bilancio del 1875 questa partita figurava in L. 628,154.61. — Non è però a dimenticare che i pagamenti definitivi per questo titolo sono così variabili per incognita di perizie, per eventuali contestazioni, per maggiori o minori pagamenti di interessi, che è praticamente impossibile determinare, prima della stipulazione dei contratti, il loro esatto ammontare, e quindi la cifra di questo titolo deve ritenersi soltanto come approssimativa.

Il conto Immobili non ha subìto alcuna variazione nell'anno 1876.

Però, nella veduta di potere realizzare in seguito qualche benefizio, alienando gli stabili e i terreni che l'esperienza ci ha ormai dimostrato inutili pei bisogni del servizio, vi chiederemo di poter procedere a questa vendita, estendendo le nostre facoltà per trattarla privatamente, quando il valore dell'immobile da alienarsi non ecceda le L. 10,000; avendo in pratica riconosciuto che il sistema dell'asta, se applicato per cifre troppo ristrette, allontanava, anzichè chiamare i compratori.

L'inventario del materiale mobile al Bilancio del 1876 ascende a L. 33,092,547.47; nel Bilancio del 1875 ammontava a L. 31,356,578.04. Abbiamo conseguentemente un aumento, in confronto al Bilancio del 1875, di L. 1,735,969.43.

Gli acquisti di locomotive e vagoni, che dovemmo fare, sia per rispondere al sempre crescente sviluppo di traffico, sia per rimpiazzare il materiale posto fuori d'uso perchè non più riparabile, furono la causa necessaria di tale aumento.

L'inessere nei magazzini sociali, valutato a prezzi d'inventario, ammonta nel Bilancio del 1876 a L. 6,902,747.08; quello del Bilancio 1875 ascendeva a L. 5,590,718.25. L'aumento è rappresentato da una maggiore esistenza nei magazzini al 31 dicembre 1876 di ruotaie, traverse e ferramenti accessorii da armamento, che alla chiusura del Bilancio non erano ancora stati messi in opera, ma che lo furono nei primi mesi dell'esercizio in corso.

Relativamente alla Cassa, dobbiamo rilevare:

1° che, in seguito alla effettuata liquidazione della gestione Cappellini, che al 31 dicembre 1875 resultava debitrice della somma di L. 918,949.47, il debito della gestione medesima al 31 dicembre 1876 si è residuato a L. 213,615.13, somma che andrà ancora a diminuire cogl'incassi di alcuni residui a credito di quella gestione;

2° che al Bilancio del 1876 si trovano pure liquidati i sospesi di Cassa, ascendenti nel 1875 alla ingente somma di L. 1,479,595.08. Con questa liquidazione dei sospesi di Cassa a fine d'anno, il Consiglio ritiene di avere soddisfatto alle raccomandazioni fattegli nell'adunanza generale ordinaria dello scorso anno.

In ultimo, dobbiamo notare il nuovo conto aperto sotto la rubrica *Buoni del Tesoro in deposito presso il R. Governo*. Essi rappresentano un investimento di fondi eccedenti i bisogni di Cassa in L. 5,922,571.08, al di là degli altri Buoni del Tesoro che figurano nel conto *Portafoglio sociale*.

In aggiunta a quanto già dissero i Sindaci nella loro Relazione, intorno alla pretesa del Governo di conservare questi titoli nelle sue Casse, sempre però a disposizione della Società, dichiareremo che, dopo aver sostenuto virilmente le prerogative dell'Amministrazione e il diritto, ai termini dello Statuto, di conservare nella Cassa sociale il danaro della Società, protestando tutti i danni che per qualsiasi titolo potessero derivarne all'Amministrazione, credemmo alfine di dover cedere a quella pretesa per solo riguardo ai nuovi rapporti creati fra la Società e il Governo dalla Convenzione dei 17 novembre 1873. Però volemmo che di questo deposito di fondi sociali presso il Governo constasse sui libri da apposita partita; e ciò produsse la creazione di questo conto, che ci ha dato occasione alle spiegazioni che precedono.

Il conto Debitori diversi, che nel 1875 ascendeva a lire 3,435,965.94, è ridotto nel Bilancio del 1876 a L. 1,904,628.52.

Quello dei Creditori diversi nel 1876 ammonta a lire 5,061,026.60, mentre nel 1875 ammontava a L. 8,078,305.36.

Queste differenze stanno a dimostrare come l'Amministrazione si preoccupa di liquidare le varie partite parziali di cui questi conti si compongono, per render poi più facile la liquidazione dell'attivo sociale.

Dato termine a quanto si riferisce esclusivamente al Bilancio del 1876, e prima di passare a parlare più partitamente dei resultati dell'Esercizio propriamente detto, non vi sarà discaro conoscere che le cause pendenti al 1° gennaio 1876 ascendevano a N. 102, e che al 31 dicembre dello stesso anno si trovarono ridotte a 105, delle quali 59 riguardanti l'Amministrazione generale e 46 l'Esercizio. Tutte queste cause hanno il carattere connaturale ad imprese congeneri alla nostra, e sono dirette dall'Ufficio del Contenzioso con quello zelo intelligente ed operoso, che non ne fa deplorare nè il difetto, nè l'eccesso. (*Continua*).

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 21).

Oltre gli studii relativi alle diverse modificazioni che abbiamo enumerate, e che avevano per iscopo di raccogliere dati positivi per l'elaborazione di un programma fisso, relativo al progetto dettagliato, si dovettero fare varii altri studii, specialmente in seguito a numerose proposte ricevute circa l'applicazione di diversi sistemi eccezionali di strade ferrate, destinati a sostituire le costruzioni dispendiose, allo quali è giuocoforza ricorrere su certe sezioni delle rampe di accesso, affine di dare alla linea uno sviluppo artificiale; come pure circa la possibilità di sostituire le linee di riviera dei grandi laghi con battelli-railway.

Non cessando di studiare le diverse modificazioni che potevano essere introdotte in vista di una riduzione del capitale di primo impianto, cioè raccogliendo i dati e procedendo ai calcoli; elaborando progetti preliminari per forti rampe da sostituirsi alla via ordinaria sui tronchi Pfaffensprung-Göschenen, Fiesso-Polmengo, e Lavorgo-Giornico; studiando il costo di tali rampe, secondo che venissero applicati i sistemi Riggenbach, Wetli, Agudio, Fell o Fairlie; elaborando progetti per i battelli-railway tra Lucerna e Fluelen, Küssnacht e Fluelen, Brunnen e Fluelen sul lago dei Quattro Cantoni, e Mappo-(Gordola)-Arona sul lago Maggiore; stabilendo delle perizie sul costo di primo impianto e sulle spese d'esercizio dei detti battelli-railway; e dimostrando inoltre, dietro invito del Consiglio federale, quali sarebbero le attitudini di una linea interamente costrutta ad un solo binario e quale ne sarebbe la spesa, — si dovette continuare a lavorare senza interruzione, sino dal principio dell'anno, nell'elaborazione del progetto dettagliato, sulla base del tracciato ch'era stato stabilito alla fine dell'anno precedente.

Dopo che il nuovo tracciato fu determinato in modo generale, basandosi per ciò sopra rilievi razionali e adatti alle condizioni locali, utilizzando pure i rilievi topografici già precedentemente preparati, si prese codesto tracciato come base di operazione sul terreno, per procedere a nuovi rilievi dettagliati ed ottenere così dei dati positivi in armonia colla natura, allo scopo di correggere il tracciato; progettare la costruzione della linea, delle numerose opere d'arte più o meno considerevoli ch'essa comporta, e regolare gli altri dettagli di costruzione, in modo da potere immediatamente compilare, secondo il programma basato sugli studii summenzionati relativi alla maggiore riduzione possibile della spesa, un *progetto dettagliato*, che presentasse una certezza assoluta sulla esattezza delle spese di costruzione, che sino allora erano state calcolate solo in complesso. In questo frattempo si continuarono pure gli escavi ed i rilevamenti destinati alla determinazione delle norme adatte alle condizioni, all'analisi dei prezzi, ed alla fissazione di tali

prezzi e dei quadri, in guisa che in maggio potevasi già promettere per agosto, almeno in via provvisoria, il progetto dettagliato e le perizie relative, che in effetto poterono esser compiuti in settembre.

Tale progetto dettagliato paragonato con quello preliminare, che, come dicemmo, si basava ancora sul programma fissato dal trattato internazionale, presenta in massima le modificazioni seguenti:

Il massimo delle pendenze fu portato da 25 0|00 a 26 0|00 sulle sezioni Silenen-Pfaffensprung, Fiesso-Lavorgo e Giubiasco-Robasacco, e da 10 0|00 a 12 1|2 0|00 sulla sezione Bodio-Biasca; invece, esso fu ridotto da 12 0|00 a 10 0|00 sulla sezione Lucerna-Meggen. Il raggio minimo delle curve fu ridotto a 280 metri in alcuni siti, ove le condizioni del terreno rendevano eccessivamente difficile lo sviluppo di una curva di 300 metri di raggio. Soltanto sulla linea del Monte Cenere venne fatta un'applicazione più frequente di curve d'un raggio di 280 m. Le sezioni Silenen-Gurtnellen, Airolo-Fiesso e Faido-Lavorgo furono progettate ad un solo binario, salvo il tunnel, i ponti principali ed i muri di sostegno.

Sulla sezione Silenen-Wasen, in luogo delle due Stazioni ausiliarie d'alimentazione di Inschi e di Pfaffensprung, venne intercalata una Stazione di riparo e di evitamento presso Gurtnellen. Sulla sezione Airolo-Faido, le Stazioni di Piotta (Ambri) e di Fiesso furono portate più in giù, affine di evitare la costruzione d'una Stazione ausiliaria d'alimentazione tra Fiesso e Faido. Inoltre, si rinunciò alla riduzione della pendenza di circa 200 metri presso Giornico; la Stazione ausiliaria d'alimentazione, che vi era progettata, fu portata a chilometri 1.9 più vicino a Lavorgo; e la Stazione, precedentemente progettata a Lamone, fu portata più in su verso Taverna.

Indipendentemente dalle modificazioni di massima sovraccennate, introdotte nel progetto dettagliato, questo subì pure nei suoi dettagli una serie di modificazioni, motivate dal lavoro d'insieme, dai piani più completi, dai dati più precisi che eransi nel frattempo ottenuti, e da una conoscenza più profonda di tutte le condizioni.

Noi citeremo le principali di tali modificazioni, incominciando dalle rampe di accesso.

Fra Amsteg e Gurtnellen, si potè raggiungere un terreno più favorevole, locchè permise d'introdurre importanti semplificazioni nel corpo della linea. In luogo di attraversare il torrente di Calcaccia con sotterraneo, sulla sezione Airolo-Piotta fu progettato un acquedotto, e si ridusse il torrente in trincea. Sulla sezione Ambri sopra Fiesso-Dazio grande, il tracciato fu completamente spostato. Il passaggio del Ticino presso Polmengo fu portato all'insù del crocicchio della strada, in luogo d'essere all'ingiù. Sulla sezione Faido-Chiggiogna-Fedoccio, la linea fu interamente sottratta alle cadute di pietre; lungo il franamento di Calonico, la linea portata a destra della strada. L'asse della Stazione di Lavorgo e della sezione che le fa seguito fu collocato più favorevolmente. Al tunnel della Lume si evitò, per quanto fu possibile, le morene; ed alla svolta della strada di Biaschina, si risparmiò un gran viadotto, spostando la linea. Sulla sezione compresa fra il passaggio superiore e quello inferiore del Ticino presso Giornico, si potè, collocando più convenientemente il ponte superiore sul Ticino, evitare d'intaccare profondamente le pendenze moreniche di S. Pellegrino; ed inoltre, mediante essenziali modificazioni nel tracciato e nella costruzione, vi s'introdussero grandi semplificazioni. Il deposito di macchine a Bodio fu ridotto alle sue dimensioni e sottratto alle inondazioni del Vallone; il che rende inutili i lavori di difesa previsti per proteggerlo contro il torrente. Il livello della sezione Bodio-Poleggio venne abbassato, e le dimensioni del terrapieno vennero ridotte.

Quanto alle modificazioni del progetto relative alle linee subalpine, si considerò la cosa, rispetto alla Stazione di Lucerna (ancora più che nel progetto preliminare) dal punto di vista che la Società del Gottardo deve dapprima provvedere semplicemente ai propri bisogni, però in modo da non escludere la possibilità di un ulteriore accordo circa una estensione della Stazione, che la rendesse atta a servire come Stazione comune per tutte le linee che fanno capo a Lucerna, nè rendere più difficile la realizzazione di tale progetto.

Inoltre, nel progetto dettagliato s'introdussero altre restrizioni importanti rispetto al progetto preliminare. Sulla sezione Zug-Arth si poterono eliminare tre dei quattro tunnel progettati. Fra Blatten presso Steinen ed il Siechenbach, l'altezza del grande rilevato venne ridotta di circa 2 metri. Sulla sezione Brunnen-Fluelen, una delle più difficili, vennero introdotte numerose modificazioni di livello e di situazione, che riguardano pressochè tutti gli oggetti, e costituiscono importanti migliorie. La linea d'accesso del versante nord del Monte Cenere fu meglio adattata al terreno, tanto per livello che per direzione. Presso Bironico e Taverna, il tracciato fu sensibilmente modificato. Sulla sezione Cadenazzo-Vira, la linea fu spostata per evitare i passaggi con tunnel sotto il torrente Fioda presso Quartino, e sotto quello di Molina presso Magadino; come pure i lavori sotterranei presso Vira.

Secondo il progetto dettagliato, posto a confronto col progetto preliminare, le lunghezze delle linee sono le seguenti:

		Progetto preliminare	Progetto dettagliato
Lucerna-Pino	chilom.	188.35	189.46
Zug-Arth	»	12.40	12.82
Giubiasco-Chiasso	»	51.70	51.90
Cadenazzo-Locarno	»	12.50	12.22
In totale	chilom.	264.95	266.40

In quanto alle spese della costruzione propriamente detta (senza le spese d'amministrazione generale, di formazione del capitale, d'interessi durante la costruzione, ecc.), esse figurano come segue:

CAPITOLO V. COSTRUZIONE DELLA LINEA (non comprese le linee ticinesi di pianura)	COSTO della costruzione		DIFFERENZA in confronto del progetto preliminare	
	secondo il progetto preliminare del genn. 1876	secondo il progetto dettagliato dell'agosto 1876	in più	in meno
	Franchi	Franchi	Franchi	Franchi
A. Direzione tecnica	9,319,200	8,383,000	—	936,260
B. Espropriazioni	11,624,000	9,464,695	—	2,159,305
C. Sterramenti ed opere d'arte	160,766,000	161,163,261	—	9,602,739
di cui a cielo scoperto	54,813,610	48,025,561	—	6,788,049
in tunnel	105,952,390	103,137,700	—	2,814,690
D. Via	11,945,200	10,226,200	—	1,718,300
E. Fabbricati	6,154,000	6,290,010	136,010	—
F. Accessorii della via	1,813,006	2,722,570	909,570	—
G. Telegrafia di servizio	369,000	294,820	—	74,185
H. Delimitazione della proprietà ecc.	1,009,900	705,630	—	304,270
J. Materiale, utensili:				
Istrumenti	408,400	244,400	—	164,000
Utensili dei laboratorii	510,000	363,000	—	147,000
Materiale per l'esercizio	205,400	321,685	116,285	—
Materiale rotabile	6,935,000	4,249,250	—	2,685,750
Costo della costruzione	211,059,100	194,429,221		16,629,879
Di cui: per il gran tunnel del Gottardo	60,278,900	59,743,185		cioè
per il resto della linea	150,786,200	134,686,036		7,88 0|0
per chilometro	819,457	727,478		

Le cifre suesposte si riferiscono alle linee che restano ancora da costruire, compreso il gran tunnel del Gottardo, ma non calcolando la parte della rete del Gottardo già costrutta.

(Continua)

GLI SCIOPERI FERROVIARII agli Stati Uniti

Da un assennato articolo del *Journal des Débats* del 4 corrente intorno agli scioperi ferroviarii che funestarono non ha guari l'America, crediamo opportuno di offrire tradotto ai nostri lettori il brano seguente, in cui la gravissima quistione politico-economica è trattata con innegabile profondità di critica da quel valente economista francese, ch'è il sig. Paolo Leroy-Beaulieu.

Premessi alcuni cenni generali sulla origine e sulla estensione degli scioperi americani, lo scrittore così prosegue:

.......Quali sono le cause prime di codesta strana ed immensa coalizione, e su chi ne ricade la responsabilità?

La causa occasionale ed immediata è troppo conosciuta — una recente diminuzione dei salarii —; ma le cause prime sono ben diverse e più profonde. La principale tra queste è la detestabile ed assurda politica commerciale dell'Unione americana. Fu già di moda, e forse lo è ancora in Francia, di fare l'elogio del regime commerciale degli Stati Uniti. Ma, in realtà, codesto Governo, adottando un regime protezionista ad oltranza, ha procurato calamità senza numero al mondo intero, oltre al suo stesso paese.

Si cerca spesso l'origine della crisi commerciale che da parecchi anni infierisce in tutti i paesi inciviliti; ma bisogna attribuirla soprattutto alla politica doganale americana. È questa politica che arrestò, che sconvolse il movimento regolare degli scambi tra l'Europa e gli Stati Uniti. I principali Stati dell'Europa occidentale hanno molto sofferto per le alte tariffe americane, ma il male che ne risente l'Unione americana è molto più intenso: in nessuna altra parte si ebbe a soffrire e deplorar tanto; in nessuna altra parte le idee della popolazione circa le questioni economiche si sono tanto pervertite!

Colle loro stravaganti tariffe, che raggiungono sovente il 75 e persino il 100 per cento del valore dei prodotti stranieri, gli Stati Uuiti hanno suscitato una quantità di industrie nazionali, che per alcuni anni ebbero una prosperità del tutto fittizia. Da ogni parte sorsero gli alti-forni e le filature, dappertutto si scavarono miniere di carbone o di ferro; le industrie realizzarono grossi guadagni, ed i salarii si elevarono a 3, 4 o 5 dollari al giorno. Si prendevano a prestito capitali in grande quantità dall'Europa: i capitali erano uno dei principali articoli di esportazione dall'Europa per l'America; si costruivano sino ad 11 o 12 mila chilometri di ferrovie all'anno. La vita e la prosperità parevano traboccare in quel paese; il regime protettore, dicevasi, faceva meraviglie!

Ma tutta quest'attività, questa ricchezza non provenivano dal corso naturale delle cose: erano artificiali, e non potevano essere che di breve durata. Ben presto le filature e soprattutto le fucine si moltiplicarono in modo, che divenne impossibile di smaltirne i prodotti: il prezzo di costo n'era troppo elevato, perchè si potesse pensare alla esportazione. Si dovette dunque restringere la produzione e diminuire i salarii. Ma questa diminuzione nel prezzo della mano d'opera si fece in proporzioni che paiono inaudite: lo stesso operaio, che, quattro o cinque anni fa, guadagnava facilmente 15 o 20 fr. al giorno, prova ora difficoltà ad ottenerne 6 o 7. L'emigrazione si arrestò; non si ebbe più che il quarto od il quinto del numero degli uomini che, sino allora, l'Europa forniva annualmente all'America. In seguito ai grandi scandali finanziarii, l'Europa (e specialmente l'Inghilterra e l'Olanda) si stancò di prestare i suoi capitali per la costruzione delle linee ferrate degli Stati Uniti. La stagnazione degli affari aumentò così ogni giorno.

Vi son poche proprietà al mondo che abbiano da alcuni anni subito un deprezzamento così grande, come i titoli delle ferrovie americane. I nostri compatriotti non conoscevano punto questo genere di Azioni e di Obbligazioni d'ogni nome e natura; alcuni di essi si sono soltanto a proprie spese famigliarizzati con una Compagnia americana, la *Transcontinental Memphis Pacific el Paso*, ecc.; ma gl'Inglesi ebbero a fare maggiore esperienza in tale materia. L'*Economist* di Londra pubblicava, nel suo numero del 30 giugno scorso, prima cioè dell'esplosione dello sciopero, un articolo sulle ferrovie d'America, dal quale emergeva che, dopo il 1° gennaio 1877, il deprezzamento dei titoli di 12 delle principali Compagnie aveva variato dal 20, al minimo, al 50 p. 0[0.

È ben naturale che codeste Compagnie, la maggior parte delle quali non pagano nè dividendi, nè interessi, abbiano pensato a diminuire i salarii dei propri operaj.

Noi dicemmo che il regime ultra-protezionista è la causa prima, quantunque in apparenza remota, della crisi delle ferrovie d'America; ed è, infatti, questo regime, che turbò e disorganizzò qualunque produzione in quel paese. Ma dal punto di vista morale ed intellettuale, codesto regime produsse effetti non meno disastrosi di quelli che dal punto di vista materiale. Esso ha interamente traviato le idee della popolazione nelle questioni economiche. Certo, gl'impiegati delle ferrovie americane dovevano dirsi che, poichè nel paese eravi una grandissima stagnazione d'affari, e poichè in particolare l'industria ferroviaria era in una situazione assai critica, era naturale che s'imponesse loro una diminuzione di salarii: ciò pare, infatti, assolutamente conforme al buon senso, e si domanda come uomini illuminati possano disconoscere una verità così manifesta.

Ma, sventuratamente, agli Stati Uniti si è avvezzi a vedere i privati fare dei guadagni, non soltanto col proprio lavoro e colla propria intelligenza, ma anche mercè la forza e la frode. Quando i manifatturieri si fanno accordare una protezione del 75 o 100 p. 0[0 contro la concorrenza straniera, si capisce che gli operaj vogliano usare anche della forza per portare i propri salarii al 75 od al 100 p. 0[0 al di sopra del tasso a cui li porterebbe lo stato delle cose. Quando non si tiene alcun conto della libertà delle transazioni nel primo caso, non si vede perchè lo s'invocherebbe nel secondo. Se la legge può e deve assicurare dei guadagni ai padroni, perchè gli operaj e gl'impiegati non si adopreranno a turbare a proprio profitto il corso naturale del commercio?

Ciò che serve altresì ad incoraggiare gli operaj nelle esagerate loro pretese, è lo sviluppo della corruzione finanziaria ed amministrativa agli Stati Uniti. Nulla è meno rispettabile della maggior parte delle Compagnie ferroviarie americane; in nessun'altra parte si ebbero maggiori frodi, malversazioni, inganni orditi contro i disgraziati capitalisti. La maggior parte di codeste Compagnie non hanno conti in regola, nè scritture leali. Ed è naturale che gl'impiegati ed operaj di certe Compagnie abbiano poca fiducia nei loro capi, e poca sottommissione ad essi.

La corruzione commerciale è, d'altra parte, assai diffusa nell'Unione: l'eccessivo regime protezionista contribuì ad accrescerla. Sono note le immense frodi dell'Amministrazione delle dogane; e non ha guari leggemmo un opuscolo di una Associazione di Nuova York, in cui si domandava, come garanzia contro la corruzione, che gli esperti della Dogana avessero uno stipendio di 50 o 60,000 fr. all'anno, cioè più di quanto hanno gli alti funzionarii della repubblica!

Se gli scioperanti sono biasimevoli per la loro ignoranza dei fatti economici, per la esagerazione delle loro pretese, per il turbamento che recano in tutta la vita americana, per le violenze e distruzioni di cui si rendono colpevoli, non si può però negare che essi non abbiano ricevuto dei pessimi esempi dall'alto!

Ora, se il Governo degli Stati Uniti vuole ristabilire l'ordine vero, rianimare le transazioni, rendere al popolo l'intelligenza delle verità economiche, deve interamente modificare il suo regime commerciale, abbassare di 3|4, se non anche di più, le sue tariffe doganali. Allora, a poco a poco, la crisi attuale cesserà, e lo sviluppo industriale riprenderà, dai due lati dell'Atlantico, il suo corso naturale. Sarà questa una grande fortuna per l'Europa occidentale, ma una molto maggiore per gli Stati Uniti, i quali hanno più di noi sofferto per la pazzia della loro legislazione!

A questo proposito, riferiamo pure le seguenti osservazioni di un accreditato giornale di New York, l'*Eco d'Italia*, del 25 luglio p. p., il quale reca una particolareggiata descrizione delle orribili scene di sangue e di distruzione, avvenute specialmente a Baltimora e Pittsburg: descrizione che noi di buon grado omettiamo:

Lo sciopero dei macchinisti, fuochisti, conduttori e frenatori, impiegati da parecchie Compagnie ferroviarie, ha preso proporzioni gigantesche e minaccia estendersi a tutta la rete delle ferrovie degli Stati Uniti. Dalla divisione della *Ohio and Baltimore Railroad*, che ha per centro Martinsburg nella Virginia Occidentale, il movimento di protesta contro la diminuzione di soldo si comunicò ai grandi centri, come Pittsburg e Baltimora, ed ora involge, oltre all'intera ferrovia suddetta, i grandi tronchi *Erie* e *Pennsylvania*, nonchè le loro diramazioni, la *Union and Pacific*, e quasi tutte le ferrovie degli Stati Occidentali.

Gli scioperanti si numerano a migliaia, e nessuno nega loro il diritto di abbandonare il lavoro per cui non si credono sufficientemente ricompensati; però è assurda la pretesa d'impedire che altri prendano il loro posto, come è insensata la loro rivolta alle leggi del paese, che vogliono la libertà uguale per tutti e la proprietà rispettata.

È vero che una riduzione di salarii, non essendovi equivalente diminuzione negli affitti e nelle cose di prima necessità, è materia da considerarsi nella casa dell'operaio e del piccolo impiegato, in generale padri di famiglia; ma non merita pure qualche considerazione il bisogno assoluto, che le Compagnie hanno, di diminuire le spese per compensare le perdite prodotte dalla crisi? Nessuno più degli impiegati stessi conosce la cattiva condizione finanziaria attuale dei Consorzii ferroviarii, costretti, si può dire, a sospendere l'esercizio o a ridurre il loro passivo. Per evitare un male peggiore, si doveva ben accettare il minore; e invece di licenziare un numero qualsiasi dei loro impiegati, amarono meglio dedurre un tanto per cento dai salarii.

Premesso dunque che gli scioperanti abbiano tutte le ragioni possibili per la loro determinazione, essi dovevano, per altro, farle valere pacificamente; forse avrebbero ottenuto meglio il loro scopo, e certamente l'opinione pubblica avrebbe simpatizzato per essi. Opponendosi invece, con danno immenso pel paese e per le Società ferroviarie, alla circolazione dei treni, minacciando persin di morte gl'individui che si sarebbero prestati a surrogarli nel servizio, gli scioperanti contravvengono non solo alle leggi precipue del buon senso e della giustizia, ma si rendono e si son resi difatti rei di attentato contro la sicurezza dello Stato, dei cittadini e della proprietà. Invitati a desistere dalle Autorità di ogni Stato rispettivo, accolsero i consigli dei varii Governi colle beffe, e vi risposero colle maggiori violenze, obbligando così l'impiego della forza.......

Descritti particolarmente i luttuosi fatti di Pittsburg, il detto giornale prosegue:

Pittsburg è ora tranquilla, come può esserlo una città di 250 mila abitanti, dopo tre giorni di orgia, d'incendii, di assassinii e di rapina. Al saccheggio di case e di treni di merci hanno preso parte donne e fanciulli, e si calcola a 50 milioni di dollari il danno materiale arrecato in quelle giornate alla proprietà privata. Furono distrutti, fra le altre cose, più di 5000 vagoni ferroviarii e 135 locomotive. Tanto fu il male arrecato, che gli scioperanti stessi se ne spaventarono, e vennero a trattative colle Compagnie.

Si tentò pure d'incendiare il grande magazzino delle merci, ma duemila negozianti e cittadini formarono cordone, e gli scioperanti retrocedettero.

I Governatori della Pennsylvania, di New Jersey, dell'Indiana, del Missourì, di New York, e i Sindaci di molte città hanno pubblicato proclami in appoggio della legge sui disordini e sulla rivolta; ma lo sciopero si è propagato ormai in tutti i centri ferroviarii, e si temono grandi eccidii, essendo gli scioperanti appoggiati da altre classi operaie e spinti dai socialisti, i cui capi si misero subito in azione, appena cominciato il grande movimento.

A Washington il Gabinetto è permanentemente in sessione, e nessuno dissimula la gravità della situazione: il presidente Hayes si mise in diretta corrispondenza coi Governatori, la maggior parte dei quali si dichiarò incapace di resistere colle forze a loro disposizione.

Lo stesso giornale aggiunge in un successivo numero:

Più di 150,000 individui presero parte al grande sciopero ferroviario degli Stati Uniti, e furono chiamati a difesa della proprietà circa 90,000 uomini.

Le ferrovie, su cui avvennero gli scioperi, rappresentano un capitale di due miliardi di dollari.

Un nostro *reporter*, che in questi giorni percorse tutto il tragitto da New York a Pittsburg, ci fa un desolante quadro del vandalismo lunghesso la ferrovia *Pennsylvania Central*; ma l'opera devastatrice dei riottosi e dei loro adepti è maggiormente visibile da Altona fino alle steppe dei monti Allegheny.

Pel corso di parecchie centinaia di miglia si scorgono migliaia di vagoni-merci ed un duecento locomotive completamente rese inservibili. Qua e là e per ogni dove casse di merci spezzate e derubate di quanto contenevano, barili di farina e burro, sacchi di grani, vettovaglie d'ogni specie, di cui facevano bottino i minatori delle vicine miniere carbonifere, assistiti dalle loro mogli e figli. Migliaia di capi di bestiame, diretti per Filadelfia o New York, furono tolti dai vagoni ed internati nei boschi, senza che alcuno potesse opporsi a quest'opera di saccheggio.

Cessati i tumulti, lo Stato, le città e contee, ove si perpetrarono questi eccidii, dovranno subirne le conseguenze e retribuire fino all'ultimo soldo le Compagnie, non che le persone danneggiate (!!).

In seguito degli scioperi violenti e dell'interruzione di ogni traffico ferroviario, non giungono più viveri nè combustibili di sorta nelle città dell'interno, nè nei porti di mare. Ne avviene che v'ha penuria estrema di cibi, di petrolio e di carbon fossile, mentre centinaia di navi, già noleggiate, non possono partire per mancanza dei carichi.

Lo sciopero però va in generale decrescendo; ed i perturbatori, di mano in mano che vengono arrestati, sono giudicati dai tribunali criminali. I processi hanno principiato in Baltimora, in Pittsburg e in Reading.

CANALI DI NAVIGAZIONE E D'IRRIGAZIONE

Les chemins qui marchent, come chiamava Pascal i canali, sono di tempo in tempo quasi disertati dalla pubblica attenzione. Le ferrovie, le ippoferrovie, ed ora i *tramways* (o tramvie, come io credo poterli chiamare) continuano ad attirare tutti gli sguardi, una buona parte del genio inventivo dell'èra nostra, e, quel che più monta, da molti anni anche la maggior parte del capitale industriale, riunito mercè i risparmi delle Nazioni più operose.

Questi privilegi, non del tutto immeritati, non riuscirono però a togliere l'importanza agli alvei artificiali, che sono uno dei risultati di quelle tante lotte che il genio umano ha intrapreso contro gli elementi; e non poteva essere altrimenti, chè la missione dei canali rimane ancora tra le primarie nello sviluppo dei fattori di ricchezza delle nazioni.

Le ferrovie tutte abbreviano le distanze, facilitano il trasporto degli uomini, più che delle cose; ma hanno maggior interesse a raggiungere il primo scopo, che il secondo,

poichè mille chilogrammi di uomini pagano sempre di più, per farsi trasportare, che una tonnellata di merce: sono esse, in una parola, la miglior vettura dell'umanità.

I canali, invece, facilitano il trasporto delle cose, sono la loro vettura naturale, quella che si piega meglio ai bisogni di esse, il cui piccolo valore non permette di sostenere tariffe elevate, od il cui volume è un inconveniente sopra ogni via terrena. Riescono pure fattori di civiltà, di umanità, di produzione, come vedesi ora nelle Indie orientali, dove milioni di popoli, senza la loro costruzione, si troverebbero esposti alle desolazioni di quelle carestie, di cui l'Europa ha perso la memoria. Non è dunque senza interesse dare uno sguardo al progresso, che tuttora continua in codesto venerando fattore di civiltà, dal punto di vista commerciale, agricolo e industriale.

Il Canale Caledoniano, che in Iscozia permette alle navi del Mare del Nord di evitare di risalire sino al capo delle isole Orcadi per guadagnare l'Atlantico; e quello di Suez, che, mutando la rotta marittima pei mari indiani e cinesi, ha posto anche fine a quasi tutte le obbiezioni che contro la buona navigazione dei canali erano state avanzate; sono la migliore dimostrazione dell'utilità degli alvei artificiali per la grande navigazione, e quella che accerta come, in un'epoca non lontana, i due Oceani, separati dall'Istmo americano, saranno riuniti secondo uno dei tanti progetti, che stanno tra quelli di Panama, Nicaragua, Darien, e che furono e continuano ad essere l'oggetto degli studii di viaggiatori, ingegneri e scienziati. Il taglio di quell'Istmo muterà, a sua volta, le vie commerciali di oltremare, e sarà forse l'ultimo dei grandi Canali internazionali che interessano le maggiori comunicazioni marittime, quando non si voglia in questa categoria comprendere quella accennata dal defunto Garnier, che in Asia dovrebbe mettere in comunicazione i grandi fiumi scendenti verso i mari indiani con quelli che traversano l'Impero Celeste e sboccano nei mari cinesi: comunicazione che, secondo l'illustre viaggiatore, aprirà una nuova via al commercio marittimo cinese, ed eviterà a molte navi lo Stretto di Malacca.

Dopo i grandi Canali marittimi mondiali, prendono posto i regionali, i decani di tutti, che da tempi remoti esistono in Cina, che si vedono nell'Asia minore come unico ricordo delle opere degli Assiri, che riunirono la valle del Tigri a quella dell'Eufrate; altri infine che furono in Egitto distrutti e poscia rifatti, come avenne pure in Francia, ove i Galli li usavano, secondo le note lasciateci da Strabone. Senza seguire il loro sviluppo, dai piani inclinati, ancora usati dagli Americani, alle *chiuse*, inventate dagl'Italiani, al ritrovato più moderno del *Lift Canal* già in uso in questa Inghilterra, ed agli altri ritrovati, come quello usato al *Regent Canal* per diminuire le perdite d'acqua nell'apertura delle porte; e senza ricordare tutti i canali costruiti per riunire diversi bacini, torna più utile limitarsi ad accennare quegli alvei che possono interessare l'Italia.

La riunione del bacino del Danubio con l'Adriatico è una di quelle comunicazioni che va ricordata tra le prime, perchè nuovi traffichi si compirebbero, appena da questo mare una barca-trasporto potesse raggiungere il Mar Nero ed il Baltico, come parecchi ingegneri credono possibile. Sia riunendo la Narenta di Dalmazia alla Bosna, che si scarica nella Sava, confluente del Danubio; sia congiungendo la Drina dei Miriditi all' Iber dei Serbi, che si riversa nella Morava, altro confluente del Danubio, — la soluzione è ritenuta realizzabile per la comunicazione col Mar Nero. L'altra dipende dalla riunione del bacino del Danubio con quello dell'Oder, che si versa nel Baltico, e la Moravia, altro confluente del Danubio, sembra prestarsi naralmente ad essere un'estremità del canale di comunicazione. Tanto l'una, quanto l'altra comunicazione trovano promotori nelle regioni da traversare per riunire i tre mari; e gli alvei attraverso di quelli che si potrebbero chiamare l'*Istmo latino* e l'*Istmo teutonico*, è a credere si verificheranno nell'epoca nostra, sia perchè molte Nazioni vi hanno interesse, sia anche per la tendenza naturale della Germania ad attirare il commercio del Mediterraneo il più che può verso di essa. I legnami del Baltico, gli olii dell'Adriatico, i grani del Mar Nero, e molti altri prodotti, passerebbero di preferenza per queste vie, poichè eviterebbero le lunghe rotte marittime dei Dardanelli, di Gibilterra, del Sund; e l'Italia non sarebbe l'ultima a trarre partito da siffatte comunicazioni!

La Francia, altra vicina dell'Italia, ha dal suo lato delle rettifiche di canali, che interessano la penisola, e che vuol compiere per la nuova condizione in parte verificatasi nei traffichi dell'Europa centrale. I 5000 chil. di canali compresi negli 8000 di vie navigabili ch'essa possiede, reclamano mutamenti che non può senza danno ritardare. Brindisi, Trieste, Venezia, il Gottardo e Genova sono tutte minaccie gravi per Marsiglia, che la preoccupano sino al punto di far scrivere dai suoi più eminenti scrittori: « Par Gênes et par « Trieste, les Italiens, et surtont les Allemands, detourne« ront à leur profit une partie du commerce de la Médi« terranée ». È vero che questa epoca per gl'Italiani è allontanata per il tempo necessario alla esecuzione del porto di Genova, pel traforo del Gottardo, e per tutto quell'insieme di vessazioni gabellarie che esiste nei porti italiani, e che non sono fatte certo per attirare il commercio a Genova, quando trova a Marsiglia migliore accoglienza, come la centralizzazione delle opere pubbliche in Francia non è fatta per effrettarne l'esecuzione. Ma ciò non toglie che la lotta tra le linee ferroviarie italiane, tedesche e francesi, che risalgono verso l'Europa centrale, non sarà da queste ultime sostenibile, a causa della maggior lunghezza della percorrenza che dovranno compiere le derrate. L'unica soluzione suggerita dagl'ingegneri francesi per vincere questa concorrenza riposa sui canali: sul potere, cioè, stabilire una navigazione continua tra Marsiglia, Parigi ed Hâvre con barche-trasporto di 300 a 500 tonnellate, e più o meno tardi dovrà realizzarsi, malgrado le lentezze amministrative.

Tra fiumi e canali, la rete di navigazione interna della Francia è abbastanza sviluppata; le mancano alcuni accordi, certe rettifiche, certe profondità d'acque, cose tutte studiate e dimostrate possibili dai più eminenti ingegneri idraulici. — Il Mediterraneo, per mezzo del canale di Lauguedoc e della Garonna, comunica da molto tempo con l'Oceano. Il bacino della Senna è unito a quello della Loire col canale di Briare, che parte da presso Montargis. — Il canale di Bourgogne riunisce la Senna al Rodano, e quello di S. Quintin la Senna all'Escant. Ma la Mosella, la Mosa e la Marna non hanno comunicazioni con la Saone, il Rodano è separato dalla Loire, la Garonna dai bacini del Nord. Alcuni fiumi secondarii vogliono essere rettificati: l'Oise, la Marna, la Sambre, la Mosella sono in buono stato; ma la Senna, la Loire, il Rodano, la Garonna stessa sono oggetto di lavori più o meno importanti.

A questi difetti vanno aggiunti quelli provenienti dalla mancanza di tipi unici nei lavori dei canali eseguiti in diverse epoche, ognuno di essi avendo un tipo speciale di profondità, di chiuse, di conche. — Sulla Senna e l'Oise, le conche hanno 8 metri di larghezza e 50 di lunghezza, e permettono il passaggio a barche-trasporto di 500 tonnellate. Sulla Sambre, invece, le conche sono di m. 4.50 per 41.50; e nel S. Quintin, hanno 35 metri di lunghezza. In guisa che tra il Belgio e la Francia, o meglio tra Charleroi e Parigi, il traffico dei carboni, che produce un movimento enorme, non può compiersi direttamente che con barche di 260 tonnellate, mentre l'uniformità nelle conche e nelle profondità d'acqua permetterebbe quelle di 500 tonnellate. Si possono, volendo, aggiungere tutte quelle difficoltà che si riferiscono ai motori: se convengono, cioè, meglio i cavalli, le locomovie, il *touage*, il rimorchiatore, e poi l'elica, le ruote a palette, di fianco od a poppa (come su certi alvei americani), il propulsore Verpilleux, ed altri modi più o meno ingegnosi; ma tutte queste cose non rappresentano per la Francia degli ostacoli finanziarii o tecnici insuperabili, poichè i Francesi non saranno mai imbarazzati a trovare ed a spendere, come meglio loro conviene, i milioni necessarii per uno scopo d'immensa importanza; e ciò che già esiste assicura una utilità, che poche cifre rendono evidente.

La Senna, infatti, trasporta attualmente un milione di tonnellate in tutta la sua lunghezza, ossia 220 milioni di tonnellate-chilometro, ciò che risponde al 25mo del trasporto ferroviario francese; il bacino della Villette di Parigi è un vero porto: vi convergono i canali S. Denis, S. Martin, e

quello dell'Ourcq, che vi apportano due milioni di tonnellate l'anno. La Saone, sopra corrente di Lione, trasporta 400 mila tonnellate l'anno; il Rodano è ridotto a 275 mila, ma ne trasportava 600 mila, e può riaverle.

Codesti risultati, con canali imperfetti, permettono già di prevedere con sufficiente esattezza quelli che si possono ottenere dopo compiute le rettifiche richieste. Oltre di ciò, diversi fatti hanno provato come fossero esagerate certe prevenzioni che si avevano contro i canali. — Il ritardo attribuito alle conche è caduto in obblìo dinnanzi al fatto, che nel 1871, dopo l'assedio di Parigi, passarono in un sol giorno alla chiusa di Bougival 40 mila tonnellate di viveri, e certo una Stazione ferroviaria farebbe con difficoltà un simile lavoro. La navigazione mista fluviale e marittima ebbe nel 1874 una sanzione inaspettata dal fatto di un bastimento, profondo un metro, che da Lione viaggiò pel Mar Nero. Molti altri fatti simili potrebbero esser citati per avvalorare l'idea degl'ingegneri francesi, che ritengono la rettifica degli alvei della navigazione interna dover produrre traffichi nuovi e vincere la concorrenza delle ferrovie italiane ed austriache, anche perchè i trasporti si potranno compiere al disotto di 5 centesimi la tonnellata-chilometro.

Quando questo desiderio dei Francesi sarà realizzato, se l'Italia avrà degli svantaggi, avrà pure dei beneficii; molte derrate, che spedisce in Francia, prenderanno di preferenza la via marittima, per giungere sino al centro a più buon mercato che con le ferrovie; i suoi minerali di ferro dell'isola d'Elba, consumati nella valle del Rodano, perverranno senza trasbordi; e così gli zolfi, gli olii, ecc. ecc. Avverrà a quell'epoca una specie di rivoluzione nei trasporti, che alle regioni agricole tornerà profittevole, e ch'è la conseguenza della questione, sempre moderna, dei *traffichi a buon mercato*, che la esperienza dimostra potersi conseguire solo per acqua. E che in questo caso non siano proprio una concorrenza alle ferrovie, è l'opinione di molti, ed anche del valente ing. Krantz, il quale scrive: « Il canale e « la ferrovia non hanno la stessa attitudine nei trasporti, « non rendono i medesimi servizii, non s'indirizzano agli « stessi clienti: essi possono coesistere nella stessa valle, « senza nuocersi; e la loro azione reciproca è il maggior « traffico, e non la concorrenza ». —

In Francia, la rettifica dei canali ha non solo il favore degl'ingegneri, ma anche quella degli economisti, i quali calcolano che la sola navigazione tra Marsiglia, Parigi e l'Hâvre darebbe un trasporto di due milioni di tonnellate l'anno, il quale, per il prezzo di percorrenza, rappresenterebbe una minore spesa di 50 milioni l'anno su quella che si dovrebbe sostenere, se il traffico si compisse in ferrovia sopra i 1000 chilometri che separano i due punti estremi.

(*Continua*). G. MELISURGO.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Ci scrivono all'ultimo momento da Roma che il comm. Balduino ha lasciato ieri la Capitale, dopo aver firmato un compromesso pel riscatto della Regia dei tabacchi, e dopo aver avuto parecchie conferenze col Presidente del Consiglio e col Ministro dei lavori pubblici circa le Convenzioni per le ferrovie, senza però venire a nulla di concreto.

Sono tuttora a Roma i Direttori delle Società ferroviarie, i quali insieme coi Ministri studiano e discutono le condizioni del Capitolato. L'on. Depretis desiderava partire per Stradella dopo aver ottenuto un accordo col gruppo dei capitalisti, ma si ha motivo di credere ch'egli abbandonerà sabato Roma, lasciando tuttora insoluta la questione.

Circa ai lavori al ponte sull'Oglio, della ferrovia Treviglio-Rovato, sappiamo che, essendosi finalmente superate le difficoltà per le fondazioni, dipendenti dalle passate piene del fiume, si sta ora mettendo a posto le centine per la costruzione del grande arco di 42 metri, pel quale verranno adoperati forti mattoni speciali, la cui fabbricazione è affidata alle fornaci (sistema Hoffmann) del sig. Morrigotti di Cremona.

In quanto ai lavori della linea, così di terra, come nei manufatti, essi proseguono colla maggior possibile alacrità.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha presentato al Ministero il progetto per la galleria in curva, di comunicazione tra lo scalo di S. Benigno e Sampierdarena mediante la ferrovia della Coscia. Scopo di questa galleria è di poter accedere colla locomotiva alle attuali calate ed ai binarii or ora collocati davanti i Magazzini generali, venendo così soppresso il servizio che si fa attualmente a braccia d'uomini ed a cavalli.

La costruzione dell'acquedotto ad archi sovrapassante la ferrovia, per la deviazione del torrente Molinello, presso la Stazione di Corniglia sulla linea Genova-Spezia, è molto avanzata, e potrà essere ultimata nell'entrante mese; per cui anche in questa località l'esercizio sarà pienamente assicurato.

Presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia si stanno elaborando le tariffe pel trasporto degli oggetti e delle persone per l'Esposizione universale di Parigi, accordando forti ribassi.

Alla fine del corrente mese, presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, avrà luogo l'asta per la fornitura delle 10 locomotive per viaggiatori a carrello mobile, di cui già annunciammo l'autorizzazione governativa. Parecchie Ditte italiane, francesi, belghe, tedesche ed inglesi vennero invitate alla gara. Ne riferiremo a suo tempo il risultato.

Il nostro corrispondente da Roma ci scrive che, in una recente sua adunanza, il Consiglio superiore dei lavori pubblici esaminò il progetto di massima di una ferrovia sotto-alpina per i tronchi Castellamonte-Ivrea-Biella, presentato dal Comitato promotore di detta ferrovia; ed opinò che tale progetto non possa venire approvato, ma debba essere ulteriormente studiato, nel senso specialmente di rendervi meno sensibili le pendenze.

Lo stesso Consiglio opinò per l'approvazione della ferrovia da Conegliano a Vittorio, secondo il progetto presentato, con domanda di concessione, dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, giusta il quale quella ferrovia avrebbe lo sviluppo di metri 14,301, di cui però 2534 appartenenti alla esistente linea Venezia-Udine. Il Consiglio, nell'avvertire che tale opprovazione s'intende limitata alla parte tecnica del progetto, consigliò però di aumentare il numero delle case cantoniere, di giustificare meglio la sufficienza del fabbricato-passeggieri proposto per la Sta-

zione di Vittorio e del magazzino-merci per la stessa Stazione, e d'introdurre inoltre alcune altre modificazioni di minore rilievo.

Parecchi giornali hanno annunciato che una Conferenza doveva tenersi in breve a Vienna fra i delegati delle più importanti linee di navigazione e delle ferrovie di Baviera, del Würtemberg, della Svizzera, delle Meridionali austriache e dell'Alta Italia, allo scopo di stabilire degli accordi sulle tariffe ferroviarie collegate a quelle delle grandi linee di navigazione.

Noi siamo in grado di aggiungere che la detta Conferenza ebbe già luogo il 10 corrente; e che lo scopo delle discussioni, rispetto alle Ferrovie dell'Alta Italia, fu quello di attirare sempre più alla via di Venezia-Brennero i notevoli trasporti di cotoni provenienti dalle Indie, che potrebbero altrimenti fare scalo a Trieste.

In relazione alla notizia da noi data, tempo fa, circa la partecipazione delle Società ferroviarie del Regno alla Esposizione universale di Parigi, siamo in grado di annunciare che, dietro invito del Ministero dei lavori pubblici, le Società stesse stanno studiando una azione collettiva, allo scopo di meglio coordinare ad un fine unico e cogli stessi criterii direttivi le proposte d'invio di apparecchi, tipi, disegni, statistiche, ecc., in modo da impedire che le diverse raccolte abbiano a riuscire incomplete, o presentino inutili duplicati.

Dalle informazioni attinte circa le decisioni di massima prese dalle varie Amministrazioni ferroviarie per la scelta degli oggetti da inviarsi alla detta Mostra, potemmo acquistare la convinzione, che il nostro paese vi sarà degnamente rappresentato per la parte che riguarda l'industria ferroviaria.

Ci scrivono da Rovigo, che il Prefetto, la Deputazione provinciale e la Camera di commercio di quella città hanno protestato contro l'orario, stabilito a loro insaputa, per la linea Rovigo-Legnago-Dossobuono; e che nella seduta di lunedì scorso di quel Consiglio provinciale, il cons. deputato cav. Bernini annunciò a tale proposito una formale interpellanza, che sarà svolta nella seduta del 27 corr.

Noi speriamo che l'Autorità superiore vorrà tener conto dei reclami della detta provincia, i quali, per quanto consta a noi pure, sarebbero abbastanza giustificati.

Da un prospetto, gentilmente comunicatoci, circa gli attentati contro la sicurezza dell'esercizio sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il 2.o trimestre 1877, rileviamo che gli attentati medesimi raggiunsero il numero di 16, di cui 5 in aprile, 5 in maggio, e 6 in giugno. Furono tutti sassi lanciati contro i treni in marcia, che produssero la rottura di alcuni vetri ed una lieve ferita ad un viaggiatore.

Dopo aver più volte stigmatizzato codesti atti incivili e malevoli, crediamo inutili ulteriori commenti in proposito.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Alta Italia — La Direzione generale dell'esercizio ha pubblicato il seguente avviso:

L'Amministrazione della ferrovia fa presente ai signori viaggiatori che, a termini dei vigenti regolamenti, essa non assume alcuna garanzia per il numerario, le carte di valore e oggetti preziosi rinchiusi nei bagagli, quando all'atto della consegna non siano stati specialmente dichiarati per l'assicurazione, a norma delle tariffe in vigore.

Riduzione di prezzi. — Leggesi nel *Diritto*:

Le Società ferroviarie del Regno hanno accordata la riduzione del 30 per cento sul prezzo dei biglietti, in favore dei socii del Club alpino italiano, i quali viaggiano per istruzione o per diporto, in numero non minore di 12.

I soci del Club alpino della sezione di Roma, quando volessero profittare dell'agevolezza, potranno rivolgersi alla Presidenza della sezione, sia per avere i necessarii schiarimenti, sia per esser muniti di apposita richiesta da esibirsi alla Stazione ferroviaria di partenza.

Ferrovia Pavia-Lodi-Cremona-Brescia. — Leggiamo nel *Patriota* di Pavia:

Domenica, il Comitato promotore della ferrovia Pavia-Lodi-Cremona-Brescia si riunì nel palazzo municipale di Lodi per ricevere diverse comunicazioni dal presidente avv. cav. Donati sulle pratiche fatte onde ottenere l'appoggio dei deputati liguri sull'esecuzione di questa linea, avente per obbiettivo il movimento commerciale tra il porto di Genova e la Germania per la via del Brennero, nonchè per deliberare sulle pratiche da farsi per conseguire il concorso materiale del Governo circa l'esecuzione ed esercizio della progettata ferrovia.

Molte ed importanti furono le comunicazioni avute, per quanto risguarda gl'interessi commerciali di Genova in rapporto a questa linea, per la quale viene assicurato tutto l'appoggio morale di quella città. Il Comitato deliberò di farla presentare in Roma al Presidente dei ministri ed al Ministro dei lavori pubblici da apposita Commissione, che risultò composta del presidente del Comitato e dei due rappresentanti delle maggiori città, alle quali farebbe capo la linea, Pavia e Brescia.

Ferrovia di Cosenza. — La *Nazione* di ieri scrive:

Al fine di dimostrare la propria gratitudine al Ministro dei lavori pubblici per il tronco ferroviario attivato di recente a Cosenza, e che, percorrendo le pianure di quella provincia, va a raggiungere la ferrovia del Jonio in sulla Buffolaria, la rappresentanza provinciale di Cosenza, a mezzo della sua Camera di commercio ed arti, ha indirizzato all'on. Zanardelli un voto di ringraziamento, perchè mantenne la sua promessa, traducendo in realtà un fatto che sembrava sogno vedere realizzato.

Stazione ferroviaria in Roma — Leggesi nel *Diritto*:

La Commissione eletta dai cittadini di Trastevere onde propugnare e sollecitare la esecuzione di una Stazione di ferrovia in Trastevere, si presentava ieri (9) al Sindaco onde dimostrare di quanta utilità sarebbe quella Stazione per il commercio di tutta Roma e per la prosperità di quel rione.

L'on. Venturi riconobbe saggio e ragionevole il progetto, e promise di usare tutta la sua influenza onde i voti dei Trasteverini siano sollecitamente esauditi dal Governo.

Stazione di Brescia — Nell'asta tenuta in questi giorni a Milano, presso la Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, per la costruzione della grande tettoia in ferro e lastre della nuova Stazione di Brescia, è rimasta aggiudicataria la *Impresa Industriale Italiana di Costruzioni metalliche*, diretta dall'ingegnere A. Cottrau.

A quest'asta concorsero le principali Case estere e le poche nazionali in grado di eseguire simile lavoro.

La tettoia di Brescia sarà eseguita presso a poco sul modello di quella della Stazione centrale di Milano.

Ippoferrovia Milano-Vaprio. — Gli azionisti della Società pel *tramway* Milano-Gorgonzola-Vaprio sono convocati in assemblea generale pel giorno 9 settembre p. v. in Milano (Piazza Mercanti, locale già ad uso della Guardia Nazionale), per udire la relazione del Comitato promotore e per deliberare in proposito.

E tra gli oggetti posti all'ordine del giorno presso il Consiglio provinciale per la sua sessione ordinaria testè aperta, havvi la domanda di concessione per la costruzione della suddetta ippoferrovia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Scrivono da Berna, 13, al *Journal de Genève*, che il termine per la ratifica del protocollo della Conferenza di Lucerna, fissato dapprima al 31 agosto, venne protratto sino al 30 settembre p. v.

— Scrivono pure da Berna allo stesso giornale in data del 9:

Come sapete, la Commissione nominata dal Consiglio federale per istabilire il riparto degli 8 milioni posti a carico della Svizzera dalla Conferenza di Lucerna, deve riunirsi a Berna il 14 corr. Questo còmpito non presenta, in vero, grandi difficoltà; ma il più arduo sarà di far votare le nuove sovvenzioni dai Gran Consigli, e soprattutto dal popolo. Egli è chiaro che, se i Cantoni interessati non giungono ad intendersi, tutto sarebbe rimesso in questione, poichè nè la Germania, nè l'Italia hanno intenzione, a quanto pare, di aumentare ancora le sovvenzioni stabilite alla Conferenza di Lucerna.

Dicesi che, in ultima analisi, si penserebbe a rivolgersi alla Confederazione per avere la somma occorrente, facendo valere che l'onore della Svizzera è impegnato nel compimento dell'impresa del Gottardo. Ma tale domanda solleverebbe viva opposizione, non tanto per la somma in sè stessa, quanto per la massima; ed è a dubitarsi che la maggioranza delle Camere voglia impegnarsi su questa via, che aprirebbe l'adito ad ulteriori domande consimili.

— E in data del 10:

Il Cantone del Ticino e le provincie italiane interessate nella linea del Monte Cenere ne desiderano sempre la costruzione immediata. Parlasi d'una Società, che costruirebbe questa linea senza il concorso della Società del Gottardo; e si pretende anzi che una Società italo-ticinese sarebbe disposta ad incaricarsene mediante una sovvenzione di 5 milioni.

Se questo progetto, a cui le provincie di Como e Milano sono molto interessate, si realizzasse, è chiaro il Cantone del Ticino riserverebbe la sua sovvenzione per il Monte Cenere.

Ma, d'altra parte, non bisogna dimenticare che le spese di questa linea sono calcolate in 14 milioni, e che, col tempo che corre, non è cosa facile trovare degli azionisti od obbligazionisti per qualsiasi intrapresa ferroviaria, senza fortissime sovvenzioni od una garanzia d'interesse da parte degli Stati interessati.

Alcuni giornali ticinesi smentiscono già la notizia della formazione di una Società indipendente da quella del Gottardo per la costruzione immediata della linea del Monte Cenere.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 29.50 dal lato di Göschenen, di m. 24.10 dal lato di Airolo; quindi in totale di m. 53.60, cioè m. 7.65 in media giornaliera.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di luglio ha dato i seguenti risultati:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Passeggieri trasportati 15,000 (1876: 19,887), introito fr. 18,200 (fr. 21,834.36); merce trasportata tonn. 2195 (tonn. 2461), introito fr. 7900 (fr. 9190.21); introito complessivo fr. 26,100 (fr. 31,024.56), ossia fr. 636.59 (fr. 756.70) in media al chilometro.

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri): Passeggieri trasportati 20,900 (24,320), introito fr. 17,100 (fr. 15,810.24); merce trasportata tonn. 1120 (588), introito fr. 3000 (fr. 1361.95); introito complessivo fr. 20,100 (fr. 17,172.19), ossia fr. 773.08 (fr. 660.47) in media per chilometro.

Ferrovie tedesche. — Una corrispondenza da Strasburgo all'*Augsburger Zeitung* rende omaggio al Governo della Germania per lo zelo che spiega allo scopo di dotare l'Alsazia-Lorena d'una rete completa di strade ferrate. Infatti col 1° del corr. mese vennero aperte all'esercizio le linee: Saverna-Vasselnheim (10 chil.) e Schlestadt-Barne (18 chil.). Nell'anno corrente verranno poste in esercizio le linee seguenti: Mutzig-Rothau (23 chil.), Rieding-Romilly (65 chil.), Colmar-Brissac (21 chil.), Mulhouse-Mullheim (18 chil.), St. Louis-Huningue-Leopoldshöhe (7 chil.), Rhin-Steinbourg-Buckswiller (13 chil.).

La ferrovia Thionville-Sierck (22 chil.) sarà aperta all'esercizio nella prossima primavera.

Ferrovie della China — L'*Osservatore Triestino* ha dalla China:

Dicesi che il Governo chinese sia seriamente intenzionato di far costrurre la strada ferrata da Woosung a Suciau. Il dott. Harrison fece un viaggio a Suciau per ispezionare quella linea, che si vorrebbe veder terminata in un anno. Sembra che a tale scopo il Governo intenda contrarre un prestito di 12 milioni di tael.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 15 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 1° corr.), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Napoli col titolo di *Società del pane da albergo e trattoria*, colla durata di 12 anni decorrendi dal 1° settembre 1876, e col capitale nominale di L. 30,000, diviso in 300 azioni da L. 100 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 24 detto mese (*Gazz.* sudd.) è approvata la deliberazione con cui la *Società anonima per la fabbricazione della dinamite* (*brevetti Alfredo Nobel*), sedente in Torino, col capitale di L. 600,000, diviso in 1200 azioni da L. 500 ciascuna, e colla durata di anni 20 decorrendi dal giorno 14 dicembre 1873, ha modificato il proprio titolo, aggiungendo alla fine del medesimo: *e dei prodotti chimici.*

— Con R. Decreto del 24 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corrente), la Società anonima per azioni nominative, sedente in Torino col titolo *La Fiducia Torinese*, colla durata di 25 anni decorrendi dal presente decreto, col capitale nominale di L. 2,000,000, diviso in 2000 azioni di lire 1000 ciascuna, ed avente lo scopo di accettare in riassicurazione dalla Compagnia di riassicurazioni stabilita in Torino una parte dei rischi da questa riassicurati contro i danni degl'incendii, dei trasporti sulle ferrovie, fiumi e canali, ecc., è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con R. Decreto del 1° luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 7 corrente) è approvato l'aumento del capitale della Banca popolare di Torino, portandolo dalle L. 500,000 alle 700,000, mediante emissione di 4000 azioni nuove da L. 50 ciascuna.

— Con altro R. Decreto della stessa data (*Gazz.* sudd.) la *Società cooperativa di lavoro per la fabbricazione di maioliche e stoviglie in Imola*, sedente in Imola, col capitale nominale di L. 30,000, diviso in 600 azioni da L. 50 ciascuna, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 1° gennaio 1877, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Lavori edilizii in Roma — La *Libertà* scrive:

Al Municipio si nota un certo risveglio nell'Ufficio dell'edilizia. Si è capito che qualche lavoro serio bisogna pur fare per rispondere in qualche modo alle lagnanze del pubblico.

Si è pensato allora di spingere i lavori della via Nazionale e sollecitare le pratiche per le espropriazioni dell'ul-

timo tronco. A tal fine il Municipio, invece di intraprendere le pratiche prescritte dalla legge, si è accordato amichevolmente coi singoli proprietarii per l' espropriazione dei loro fondi. Furono poi nominati i periti giudiziarii per quei proprietarii che non vollero accettare le proposte del Municipio. Le perizie sono ormai al termine, e si spera quanto prima di esaurire tutte le pratiche necessarie.

Le macchine-utensili a Roma — La *Libertà* dice che la Società per gli interessi economici di Roma (sezione seconda) ha preso una nuova lodevole iniziativa: quella di generalizzarvi l'uso delle macchine-utensili, di quelle piccole macchine, cioè, che non richiedono un motore di gran forza, e possono servire alle piccole industrie.

Il relatore della Commissione, incaricato di riferire su questa proposta, è l'egregio comm. Grispigni; e ci dicono che il suo rapporto sia un piccolo capolavoro, pieno di dati interessantissimi sulle piccole industrie romane.

Siccome poi la quinta sezione (istituzioni operaie) stava studiando il modo di generalizzare l'uso delle macchine da cucire, rendendole accessibili anche ai più modesti operaj, così il Consiglio ha deliberato di unire in una le due proposte, che possono benissimo essere svolte in comune.

Noi ci auguriamo che questa eccellente iniziativa possa venir posta in pratica nel più breve tempo possibile, e rendiamo frattanto alla benemerita Associazione gli elogi che si merita la di lei operosità.

Necrologia — Siamo sinceramente dolenti di annunciare che, in seguito ad un attacco di paralisi avuto negli scorsi giorni, ha cessato oggi (14) di vivere il comm. Lodovico Bonino, ispettore anziano del Genio civile, membro e presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici, reggente la Direzione generale dei ponti e strade.

Questo egregio ed antico funzionario, la cui bontà eccezionale gli guadagnò l'affetto di tutti che lo conobbero, cominciò a servire lo Stato fin dal 1832 in qualità di ingegnere-allievo del Regno Sardo, e a grado a grado, coi forti studii, la capacità ed attività che lo distinsero, si conquistò l'alto posto di Direttore generale.

Nella sua lunga carriera rese utili e grandi servigi al paese, occupandosi di studii e costruzioni di moltissimi lavori idraulici, stradali e ferroviarii, fra i quali ci basti rammentare la linee ferroviarie Maremmana, Toscana-centrale, Umbra-Aretina, Napoli-Cancello-Avellino, e la grandiosa Stazione centrale di Napoli.

Fu costantemente funzionario di fedeltà senza pari, ed a lode della sua onestà sia sufficiente l'accennare che è morto senza nulla lasciare, in quella modesta agiatezza dalla quale era sorto.

Nacque a Cagliari nel 1809, e rese anche importanti beneficii alla sua isola, nella quale diresse il ramo dei lavori pubblici marittimi dei porti, spiaggie e fari.

La sua grave perdita riuscì veramente dolorosa a tutti i suoi dipendenti e colleghi del Genio civile e del Ministero dei lavori pubblici, ove era proverbiale la sua bontà.

(Diritto)

Nomine. — A Direttore tecnico della ferrovia Ligure, in sostituzione dell'ing. Schioppo promosso ad Ispettore del Genio civile, fu nominato l'ingegnere-capo Carlo Banaudi, che diresse i lavori di costruzione della ferrovia Torino-Savona.

Il cav. G. Magnani, Capo del Controllo-spese delle Ferrovie dell'Alta Italia, venne nominato Aggiunto al Capo del Controllo generale delle Ferrovie medesime; ed il sig. G. A. Fochesato, Sotto-Capo del Controllo-spese, venne nominato Capo del Controllo-spese presso le stesse Ferrovie.

Premio. — Nell'adunanza del 2 corr. del R. Istituto Lombardo di scienze e lettere, riferendosi circa il risultato del concorso della fondazione Brambilla per un premio a chi avesse inventato o introdotto in Lombardia qualche nuova macchina o processo industriale vantaggioso, venne dichiarato conferirsi il premio massimo disponibile di L. 3500 al sig. ing. Angelo Salmojraghi, proprietario e direttore dell'officina *La Filotecnica*, in Milano.

Concorsi a premii. — Il suddetto R. Istituto Lombardo ha poi pubblicato i seguenti concorsi a premii:

Concorso per l'anno 1879 (Medaglie triennali dell'Istituto) — Possono aspirare a queste medaglie quei cittadini italiani che abbiano concorso a far progredire l'agricoltura lombarda, ovvero che abbiano fatto migliorare notevolmente, od introdotta con buona riuscita, una data industria manifattrice in Lombardia. Le istanze devono essere presentate non più tardi delle 4 pom. del 1° maggio 1879. La medaglia, così per l'agricoltura, come per l'industria, è del valore di lire mille.

Concorso per l'anno 1878 (Premio di fondazione Brambilla) — Può aspirare a questo premio chi abbia inventato o introdotto in Lombardia qualche nuova macchina o qualsiasi processo industriale o altro miglioramento, da cui la popolazione ottenga un vantaggio reale e provato. Tempo utile pel concorso, fino alle 4 pom. del 31 gennaio 1878. Il premio sarà proporzionato all'importanza dei titoli che si presenteranno al concorso, e potrà raggiungere, in caso di merito eccezionale, la somma di L. 4000.

Tema per l'anno 1878 (Premio straordinario Edoardo Kramer) — Progetto di un piano regolatore pel compimento della rete ferroviaria della valle del Po, ecc. Tempo utile per concorrere fino alle 4 pom. del 31 maggio 1878. Premio L. 3000.

Biglietti consorziali. — Il Ministro delle finanze ha pubblicato, in data 4 corr., il seguente decreto:

Veduto l'art. 4 della legge 30 aprile 1874, n. 1920 (serie 2ª), sulla circolazione cartacea durante il corso forzoso;

Visto il R. Decreto 14 giugno 1874, n. 1942 (serie 2ª);

Veduto il Regolamento approvato con l'altro R. Decreto 28 febbraio 1875, n. 2357 (serie 2ª);

Ritenuto che il Consorzio degli Istituti di emissione ha provveduto alla stampa dei biglietti consorziali definitivi del taglio di 100 lire;

Di concerto col Ministro di agricoltura, industria e commercio,

Determina:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato a mettere in circolazione, per conto dello Stato, i biglietti consorziali definitivi del taglio da *lire cento*, i cui distintivi e segni caratteristici furono già approvati col R. Decreto 21 dicembre 1876, n. 3540 (serie 2ª).

Questa emissione sarà per ora limitata a numero *seicentomila* biglietti pel valore complessivo di *sessanta milioni di lire*; ed i biglietti stessi saranno divisi in *sessanta serie* segnate dal n. 1 al n. 60, e ciascuna serie consterà di n. 10,000 biglietti portanti i numeri dall'1 al 10,000.

Correlativamente alla emissione dei suindicati biglietti consorziali definitivi da L. 100, il Consorzio provvederà al ritiro dalla circolazione, per la somma di 30 milioni di lire, dei biglietti del taglio da *lire mille*, stati dichiarati provvisoriamente consorziali col R. Decreto 14 giugno 1874, n. 1942 (serie 2ª); e per gli altri 30 milioni di lire, affine di coprire l'emissione nella misura suaccennata, ritirerà una somma corrispondente di biglietti consorziali provvisorii da *lire dieci*.

L'emissione dei biglietti definitivi da L. 100, nonchè il ritiro di quei dichiarati provvisoriamente consorziali dei tagli suindicati, verranno fatti sotto l'osservanza delle disposizioni, di cui agli articoli 4, 5, 7 del Regolamento 28 febbraio predetto.

Uffici telegrafici. — Il 4 corr., in Montemaggiore Belsito (provincia di Cosenza), il 5 in Capracotta (prov. di Campobasso) e in Castelfidardo (prov. di Ancona), il 7 corr. in Francavilla di Sicilia (prov. di Messina) ed il 9 in Sutera (prov. di Caltanissetta), è stato aperto un Ufficio telegrafico al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi fa noto che le località di Dadar e Quetta, situate nel Belouchistan, sono state collegate alla rete telegrafica delle Indie con una linea che parte da Jacobabad.

La tassa applicabile alle corrispondenze scambiate colle

dette due destinazioni è provvisoriamente quella stabilita per gli Ufficii indiani situati all'ovest di Chittagong.

Fa noto inoltre che, fino a nuovo avviso, è sospesa la corrispondenza internazionale cogli Ufficii turchi di Roustschouk, Kustendjé e Tirnova; e che, a cura dell'Amministrazione russa, sono stati aperti alla corrispondenza internazionale gli Ufficii di Mazra e Zaïm nell'Armenia turca, e di Sistow (Sistowo) in Bulgaria.

La tassa per Mazra e Zaïm è quella stabilita per gli Ufficii della Russia del Caucaso. Quanto alle corrispondenze a destinazione di Sistow, che devono essere dirette esclusivamente per la Romania, si applica la tassa convenzionale stabilita per gli Ufficii della Turchia europea.

Esperienze aereonautiche. — L'illustre prof. di meccanica C. Colombo di Milano diresse alla *Perseveranza* una lettera, relativa alla questione dell'aereonautica; in cui, — premesso ch'egli ha sempre sostenuto, contro l'opinione di molti, che la soluzione di questo problema si debba cercare, non già nell'applicazione di un motore e di opportuni mezzi di direzione ad un pallone più leggiero dell'aria, ma bensì nel principio di elevare, sostenere e dirigere nell'aria un corpo più pesante di essa, per mezzo di un motore potente e specificamente leggiero, — informa quel giornale di alcune rimarchevoli esperienze, ch'ebbero luogo, pochi giorni sono, nel salone dei Giardini pubblici a Milano, con una piccola macchina volante a vapore, ideata dal signor ing. Enrico Forlanini, tenente del Genio e già allievo nella Sezione ingegneri industriali di quel Politecnico. Questo apparecchio, del quale egli ha avuto l'occasione di seguire il successivo sviluppo, consta di una macchinetta a vapore a due cilindri, alimentata da una caldaia piena d'acqua surriscaldata ad 8 atmosfere. La motrice fa girare in senso contrario due elici sovrapposte, le quali, girando, sollevano seco motrice e caldaia.

Fu il 20 dello scorso giugno che l'apparecchio funzionò per la prima volta ad Alessandria, con un completo successo dopo diversi infruttuosi tentativi: è una data che avrà forse una certa importanza nella storia dell'areonautica. Le esperienze furono ripetute a Milano dal 21 al 25 del mese di luglio, alla presenza di parecchi amici dell'inventore, del prof. Colombo e degl'industriali cav. A. Ponti e barone E. Cantoni; l'apparecchio del sig. Forlanini si levò, in questi successivi esperimenti, a 4, 6, 8 e persino a 13 metri d'altezza, con una facilità ed una regolarità di movimento veramente rimarchevoli.

È un primo e timido passo in una grande questione, ma può essere un passo decisivo. Se all'inventore non mancherà in avvenire il benevolo appoggio di persone illuminate, come non gli è mancato, nella presente occasione, quello del cav. Ponti, è sperabile che egli saprà trarre profitto dall'esperienza acquistata finora; e che, incoraggiato dal successo ottenuto, saprà costruire un nuovo e più grande apparecchio, che lo avvicini sempre più ad una soluzione così ardentemente desiderata e sperata da tutti, benchè pochi vi credano, ed anche a questi appaia così incerta ancora e lontana.

Progressi nella China — La *Monatsschrift für den Orient*, di Vienna, annunzia che i Cinesi hanno incominciato ad imitare le istituzioni degli occidentali. Infatti, non paghi di avere testè fondata una Compagnia di navigazione a vapore, detta la *China Merchants Company*, ora hanno costituita ad Hong-Kong una Società di assicurazioni, che fu fondata mercè capitali cinesi, e che sarà diretta ed amministrata soltanto da Cinesi.

Questa Compagnia di assicurazioni, che s'intitola *On-Tai*, darà principio alle sue operazioni con un capitale sociale di 400,000 *taëls*, pari a 1,200,000 fiorini austriaci da franchi 2.50 l'uno.

I fondatori si lusingano che la Compagnia di assicurazioni darà utili non meno notevoli di quelli che dà l'Ufficio di assicurazioni marittime, fondato dalla Compagnia cinese della navigazione a vapore, e che funziona solamente da sette mesi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato dei valori ferroviarii riescì di poca importanza anche in questa ottava, come nella precedente. Le Azioni meridionali conservarono il prezzo di 337 circa, ed è stata la massima loro fortuna, poichè furono di poco momento le transazioni a cui diedero luogo. — Ferme le Obbligazioni relative a 234, e stazionarii i Boni a 570 circa. — Le Sarde si tennero a stento a 232.75 contanti, quelle della serie A; ed a 229 pure a contanti quelle della serie B. — Nè quei valori ferroviarii che ci riguardano trovarono migliore accoglienza nella Borsa di Parigi, la quale si mostrò più che mai fredda rispetto alle Lombarde, negoziate tra il 146 al 143, e rispetto alle Obbligazioni relative, a 222 e 221 — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele vi trovarono scarso denaro a 229 circa; più scarso le Azioni delle Ferrovie Romane a 66 e 65, e le Obbligazioni tra il 225 al 239.

Nella Borsa di Torino qualche partita di queste Obbligazioni trovò compratori a 239 circa.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Firenze, 1868 — 38 Estrazione eseguita il 1° agosto 1877.

Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.
8359	35,000	61979	1,000	20998	500	87293	500
46344	2,000	63284	1,000	23467	500	96764	500
100599	2,000	1692	500	68146	500	99140	500
32454	1,000	11498	500	74035	500	100546	500
61991	1,000	16774	500	81156	500	117254	500

Vinsero L. 250 i numeri:

2853	3149	3502	5121	5665	5848	6250	7223
7667	8078	8469	9079	9706	8724	11869	12885
16331	17228	20173	21778	22174	22294	23291	24075
24965	25339	25629	25634	25914	26468	26957	27530
28827	20132	30254	32467	33078	35963	36237	37176
37203	37391	39649	40073	41742	42055	42381	42471
43500	43880	43983	44446	46256	46608	46740	47053
47596	48092	48317	49450	51254	53436	54659	55085
55838	56031	56389	57020	58669	61453	63986	64857
65851	66764	67094	69386	69494	71046	71457	72208
74110	76771	77957	78919	82559	83108	84779	88918
91227	91257	91543	92260	95974	96127	96317	96327
97666	97721	99005	99120	101324	103430	103646	104130
105185	105247	105499	107054	108334	109776	109938	110615
110693	110746	112792	114125	114617	115979.		

Le Obbligazioni qui sopra enumerate sono rimborsabili colle somme ivi menzionate a datare dal 1° ottobre 1877 a Firenze, presso la Cassa della Banca Nazionale Toscana, in oro ovvero al cambio dell'oro.

La prossima estrazione avrà luogo il 2 novembre 1877, con 20 Obbligazioni rimborsabili con premii.

CONVOCAZIONI

Società Veneta Montanistica. — Gli azionisti sono convocati in assemblea straordinaria pel giorno 24 corr. in Venezia (Casino dei mercanti), per udire importanti comunicazioni della Presidenza sulle condizioni economiche della Società, per approvazione di contratti di vendita, e per la nomina di consiglieri e revisori.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso il Municipio di Cori (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consorziale comunale obbligatoria Cori-Torrecchia-Cisterna, per il presunto importo di L. 53,754.11. Lavori da compiere in 3 anni. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Palermo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione dei magazzini di sciorino ecc. presso la Capitaneria del porto,

per il presunto importo di L. 109,547. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una nuova asta (deserte le precedenti) per l'appalto triennale della manutenzione del tronco della strada nazionale Appulo-Sannitica, compreso tra il quadrivio di Monteverde ed il ponte sul fiume Fortore, per la presunta annua somma di L. 15,021. Manutenzione dal 1° ottobre 1877 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone d'appalto.

— Il 21 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di rialzamento e ricostruzione del tetto della fonderia del Lagaccio in Genova, per la somma di L. 46,000. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Il 23 detto mese, presso la Deputazione del Consorzio Monteu Roero, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria da Canale a Sommariva Bosco per Monteu Roero, della lunghezza di m. 18,347.67, per il presunto importo di L. 84,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 8400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 16,800 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per la costruzione di un forte permanente sulla vetta del monte Castellana presso Spezia, per L. 195,000. Lavori da eseguire entro 24 mesi. Deposito L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà una nuova asta (deserte le precedenti) per l'appalto della quinquennale manutenzione delle opere d'arte e rifiorimento delle scogliere del porto di Nisida, per il complessivo importo di L. 44,545. Manutenzione pegli anni 1877-81. Deposito interinale L. 1000 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 4500 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione del civico Ospedale di Messina, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di riforma ed ampliamento del pio Istituto, per il presunto importo di L. 117,441. Deposito interinale L. 5872 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 11,744 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Avellino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione di un ponte in muratura a sette archi sul fiume Ofanto, lungo la strada nazionale di Matera alla provinciale di Melfi, in dimizione della presunta somma di L. 179,963.38, a cui fu ridotta in seguito al ribasso già offerto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D.P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Solignano (prov. di Parma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Rubbiano per Prelerna al confine del Comune di Valmezzola, della lunghezza di m. 78,917.65. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 2600 in valuta legale o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 24 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Bologna, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto della costruzione di due tettoie pel ricovero del materiale d'artiglieria da erigersi nella Piazza d'armi di Bologna (Prati di Caprara) sul dato di L. 340,000, ribassato dell'11.80 p. 0/0 nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 25 detto mese, presso la Sottoprefettura di Vallo della Lucania, si terrà un'asta per la costruzione delle tre strade comunali obbligatorie: 1ª Da S. Giovanni a Piro alla frazione Scario, della lunghezza di chil. 8,268, per la presunta somma di L. 56,762.39; 2ª Dalla frazione Bosco al confine del Comune di Roccagloriosa, della lunghezza di chil. 2,161.49, per la somma di L. 21,356.44; 3ª Dalla frazione di Acquavena alla frazione Bosco, della lunghezza di m. 948.93, per la somma di L. 10,500. Lavori da eseguire al più tardi entro 3 anni. Deposito interinale L. 1800; cauzione definitiva L. 11,500 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso fra il ponte in ferro sul Biferno a Morgia Schiavone, della lunghezza di m. 7519, per la presunta somma di L. 133,700. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 25 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del fiume Serchia dal porto di Quistello al capostabile 68, della estesa di m. 5032.40, sul dato di L. 54,859.20, così ridolto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Il 26 detto mese, presso il Municipio d'Isola del Liri, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di miglioramento e sistemazione delle strade interne di questa città, con fognatura ad acqua corrente ecc., per il presunto importo di L. 102,578.96. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 10,000 idem.

— Il 27 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria dal confine di Pagliara a Mandranici, della lunghezza di m. 5086.58, per la complessiva somma di L. 45,000. Lavori da eseguire entro 30 giorni. Deposito L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1800, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sinigaglia, si terrà un'asta per l'appalto del prolungamento dei due moli in legname di quel Porto-canale, per il presunto importo di lire 79,400. Deposito interinale L. 3000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso l'Ispezione forestale di Vittorio (prov. di Treviso), si terrà un'asta divisa in tre lotti per l'appalto della costruzione dei tronchi VIII, IX, X della strada detta del Cansiglio, dal punto chiamato la Crocetta fino al luogo Pian delle Spine, della estesa complessiva di m. 6200.61, per il presunto ammontare di L. 94,670, e cioè: 1° lotto dalla Crocetta alla Costa Brusada, dell'estesa di m. 2,916.07, per L. 33,168; 2° lotto dalla pendice di Costa Brusada alle Poste di Valsalenga al Pian delle Spine, di m. 2001.80, per L. 29,370; 3° lotto dalle Poste di Valsalega al Pian delle Spine, di metri 1282.74, per L. 32,132. Deposito interinale L. 2000 per ciascun lotto; cauzione definitiva L. 5000 pel 1°, e L. 4000 pel 2° e 3°.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 32ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 6 *al* 12 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	(1) 3493. 3443	3344 »	149 »	» »
Viaggiatori.	838,616.05	877,342.50	»	38,726.45
Merci a grande velocità . .	230,544.70	203,192.75	27,351.95	»
Merci a piccola velocità . .	901,475.05	815,424.80	86,050.25	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,970,635.80	1,895,960.05	74,675.75	»
Navigazione sui laghi . . .	24,714.80	21,224.40	3,490.40	»
Totale della settimana. .	1,995,350.60	1,917,184.45	78,166.15	»

(1) Aumentati di chilometri 44 per l'apertura del tronco Dossobuono-Legnago.

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 12 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	22,641,030.85	22,139,951.80	501,079.05	»
Merci a grande velocità . .	6,385,551.35	6,034,676.25	350,875.10	»
Merci a piccola velocità . .	25,901,773.74	24,811,761.25	1,090,012.49	»
Totale dei prodotti ferroviari	54,928,355.94	52,986,389.30	1,941,966.64	»
Navigazione sui laghi . . .	526,014.27	439,193.55	86,820.72	»
Totali	55,454,370.21	53,425,582.85	2,028,787.36	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 32ª settimana .	564.17	566.97	— 2.80	— 0.49
Prodotti totali	15953.63	15845.21	+ 108.42	+ 0.68

Strade Ferrate Meridionali

29ª Settimana. — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	410,968.99	284.21
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	392,075.72	271.15
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . .	»	+ 18,893.27	+ 13.06
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	12,033,745.85	8,322.09
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	10,533,627.70	7,284.67
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,500,118.15	+1037 42

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,127.—	161,944.12	143.69
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	107,328.21	107.22
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+126—	+ 54,615.91	+ 36.47
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,083.14	3,785,983.66	3,736.88
Introiti corrisp. nel 1876 .	979.15	3,202,704.77	3,270.90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+103 99	+ 583,278.89	+ 465.98

Strade Ferrate Romane

22ª Settimana — *Dal* 28 *maggio al* 3 *giugno* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTT chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	850,475.55	26,925.01
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	488,581.76	15,468.18 (a)
Differenza { in più . . .	—	361,893.79	11,456.83
Differenza { in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 3 giugno 1877 .	1,647	11,843,701.17	17,043.12
Periodo corr. 1876	1,647	10,647,790.68	15,265.65
Aumento	—	1,195,910.49	1,777.47
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 30 giugno 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	7,004	7,941.44
Bagagli	184	147.90
Merci a grande velocità	814	766.73
Merci a piccola velocità	831	7,109.10
Introiti diversi	»	235.49
Totale L.	»	16,200.66

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si notifica al pubblico che nel giorno di sabato 18 corrente, alle ore dieci antimeridiane in Torino, nel palazzo in Piazza Castello detto *delle Segreterie* ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto come Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, si procederà per mezzo dei pubblici incanti all'appalto della manutenzione *per cinque anni e mezzo* a partire dal 1° gennaio 1878 e terminare al 30 giugno 1883 del tronco della strada provinciale N. 19 da Ivrea a Vercelli per Cavaglià, compreso fra l'abitato d'Ivrea ed il confine della provincia di Torino con quella di Novara, della lunghezza di metri 13,793.95, per l'annua complessiva somma di L. 8,500.

Il Capitolato speciale, la perizia e l'elenco dei prezzi costituenti le basi e gli obblighi d'appalto, redatti dall'Ufficio tecnico provinciale, sono visibili presso il medesimo in qualsiasi ora d'ufficio.

Gl'incanti si terranno col metodo dei partiti segreti da presentarsi in piego suggellato su carta da bollo da una lira, osservate nel resto le formalità prescritte dal vigente regolamento generale di contabilità dello Stato.

Le offerte dovranno essere formulate in base di un tanto per cento di ribasso sul montare dell'appalto, per la parte ben inteso, che vi è soggetta, e non saranno perciò accettate offerte condizionate, nè quelle espresse in termini generali e senza indicazione precisa di somma.

Per essere ammessi a far partito all'asta dovranno i concorrenti presentare un certificato d'idoneità di data non anteriore di tre mesi, spedito da un Ingegnere-capo governativo o provinciale in attività di servizio, nel quale sia fatto cenno dell'attitudine dei concorrenti ad assumere imprese di questo genere; detto certificato però dovrà essere previamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico provinciale.

Sarà obbligo di caduno degli attendenti all'Impresa di depositare presso la Segreteria provinciale, prima dell'apertura dell'incanto, una somma corrispondente al *quinto* dell'ammontare annuale dell'appalto, in numerario, o in biglietti della Banca Nazionale, come cauzione provvisoria a guarentigia dell'asta.

Il termine utile per fare il ribasso, non minore del ventesimo al prezzo di deliberamento, scadrà nel giorno di martedì 28 corrente a mezzodì.

Il deliberatario, dovrà dopochè il deliberamento sarà definitivo, stipulare regolare contratto di sottomissione e prestare una cauzione corrispondente alla *metà* dell'importo annuo della manutenzione appaltata, quale cauzione non sarà altrimenti accettata che mediante deposito nelle Casse dello Stato a ciò autorizzate, di numerario, di biglietti della Banca Nazionale, o cedole del Debito pubblico al portatore, calcolate al valor nominale.

Qualora il deliberatario nel termine che gli verrà fissato non si trovasse in grado di stipulare il contratto definitivo, la Deputazione provinciale sarà in facoltà di procedere ad un nuovo incanto a spese del medesimo, colla perdita della somma da esso depositata a guarentigia dell'asta.

Tutte le spese degli atti di incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e bollo, sono a carico del deliberatario.

Torino, li 7 agosto 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA.

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. **48,000** circa

FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, piastre, chiodi, ecc. » **7,200,000** »

GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **294,000** »

FERRO e acciaio in tornitura e limatura e ZINCO vecchio. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **21 Agosto** andante. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 23 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali; nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 5 agosto 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 22 Agosto 1877 N.° 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 28 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 33).

Esercizio.

Lunghezza delle linee in esercizio. — Nel corso dell'anno 1876 non essendo stato aperto alcun nuovo tratto di ferrovia, sì la lunghezza effettiva delle linee componenti la rete sociale, come quella esercitata, riesce eguale alla lunghezza dell'anno precedente, cioè di 1593 chilometri, di cui 1276 per la rete italiana e 317 per la rete romana.

Invece la lunghezza delle linee estranee alla rete sociale, esercitate nell'anno 1876, supera di chil. 25 circa quella dell'anno precedente, perchè la linea Terontola Chiusi, aperta in novembre 1875, fu nel 1876 esercitata per l'anno intiero.

Nel seguente prospetto trovansi riassunte le lunghezze effettive e quelle medie di esercizio delle ferrovie componenti la rete sociale, e quelle delle altre linee esercitate in comune con altra Società o per conto dei concessionarii.

	ANNO 1876		ANNO 1875	
	LUNGHEZZA		LUNGHEZZA	
LINEE SOCIALI.	effettiva	media	effettiva	media
Rete Italiana...........	1276.—	1276.—	1276.—	1276.—
Rete Romana..........	317.—	317.—	317.—	317.—
	1593.—	1593.—	1593.—	1593.—
LINEE DIVERSE				
Falconara-Ancona	(1) 9.—	9.—	9.—	9.—
	1602.—	1602.—	1602.—	1602.—
Pisa-Colle-Salvetti ...	(2) 15.—	15.—	15.—	15.—
Terontola-Chiusi......	(3) 29.—	29.—	(4) 29.—	3.734
	1646.—	1646.—	1646.—	1620.734

(1) Esercitata in comune colla Società delle Ferrovie Meridionali.
(2) Esercitata per conto della Provincia di Pisa.
(3) Idem idem dell'Umbria.
(4) Il tratto Terontola-Chiusi, aperto al pubblico il 15 novembre 1875, rappresentava in quell'anno una media di soli chilometri 3,734 di esercizio.

Materiale mobile. — Al 31 dicembre 1875 la Società possedeva 234 macchine: durante il 1876, ne entrarono in servizio 11 nuove, che farebbero ascendere il numero totale delle locomotive a 245. Ma da queste dovendosi dedurre due macchine vendute ed una disfatta perchè assolutamente inservibili, più due convertite in macchine fisse, il numero effettivo delle macchine possedute dalla Società al 31 dicembre 1876 resulta di 240. Vi ha quindi pel 1876 l'aumento di 6 macchine, con una differenza in più nel valore di questa parte del materiale mobile di L. 116,338.51, come resulta dall'allegato 3 del Bilancio.

Anche nel totale delle carrozze e dei vagoni trovasi nel 1876, in confronto con l'anno precedente, un aumento numerico di 189 veicoli, avendo questa parte del materiale mobile raggiunto in complesso nel 1876 la cifra di 4253, e nel 1875 quella di 4,064 pezzi, con aumento di valore nel 1876 sul 1875 di L. 906,867.74. Concorrono a formare questa somma le spese di trasformazione di alcuni veicoli e il valore dei nuovi costruiti.

Al 31 dicembre 1876 si trovavano in costruzione altre 15 locomotive e 125 carri merci, che sono entrati o entreranno in circolazione nel corso dell'anno 1877.

Questo aumento di materiale mobile è assolutamente richiesto dalle aumentate esigenze del traffico, ed anche dalla necessità di rimpiazzare le macchine locomotive divenute inservibili.

Percorrenza dei treni e dei veicoli. — Il seguente prospetto contiene i dati statistici relativi alla percorrenza dei treni e dei veicoli durante l'anno 1876.

I nostri treni hanno percorso in totale nel 1876 sulle linee sociali chilometri 5,899,040 (dei quali 5,655,898 pel servizio del pubblico, e 243,142 pei treni materiali) e così chilometri 270,712 di più che nel 1875.

La suddetta cifra di chilometri 5,655,898, rappresentante la percorrenza dei nostri treni pel servizio del pubblico, che è quella che servirà di base al calcolo delle medie degli introiti e delle spese, si decompone come appresso:

Chilometri 3,350,619 per treni diretti e omnibus
» 2,279,608 per treni misti e merci
» 25,671 per treni materiali per conto dei terzi.

La percorrenza dei treni sulle linee Falconara-Ancona, Terontola-Chiusi e Pisa-Colle-Salvetti è salita in complesso a chilometri 209,459, mentre nel 1875 essa aveva appena

raggiunto la cifra di 76,955 chilometri; la notevole differenza di 132,504 chilometri dipende principalmente da che la linea Terontola-Chiusi era stata esercitata nel 1875 per soli 46 giorni e dal maggior numero di treni attivatosi sulla linea Maremmana durante il detto anno.

Confrontando poi la percorrenza complessiva dei treni su tutte le linee indistintamente esercitate, si scorge che nel 1876 si ebbe un aumento di chilometri 403,216 in confronto del 1875, nel quale anno la percorrenza totale dei treni è stata di chilometri 5,705,283.

Percorrenza dei veicoli. — Passando ora ad un breve esame del percorso dei veicoli sulle linee sociali, riloviamo dal detto quadro:

Che le carrozze ebbero nel 1876 sulle linee sociali la percorrenza di chilometri 28,729,113, la quale è inferiore di chilometri 127,374 a quella del 1875.

Che nella percorrenza dei carri da merci, carichi, ebbesi nel 1876 a confronto del 1875 la differenza in più di chilometri 3,263,517, essendo salita a chilom. 38,473,178 nel 1876 ed a chilom. 35,209,661 nel 1875.

Che in confronto del 1875 si verificò pure nel 1876 un aumento di chilom. 871,353 nel percorso dei carri da merci, vuoti, e di chilom. 47,211 nella percorrenza dei carri diversi.

Aggiungendo alla percorrenza dei veicoli sulle linee sociali quella verificatasi sulle altre linee, si hanno i seguenti resultati nei due anni:

		1876	1875
Carrozze	Chilom.	29,785,290	29,216,098
Carri merci (carichi) . .	»	39,528,904	35,648,454
Id. (vuoti) . .	»	12,205,672	11,111,156
Carri diversi	»	6,726,601	6,520,645
Totali	Chilom.	88,246,467	82,496,353

La percorrenza media delle carrozze è stata di chilom. 35,713 nel 1876 e di chilom. 34,864, nel 1875; quella dei carri è salita nel 1876 a chilom. 16,974, mentre nell'anno precedente era stata di chilom. 16,019.

Percorrenza delle macchine. — I due quadri allegati riguardano: il primo, il servizio prestato dalle locomotive distintamente per linea, e il secondo il servizio di esse per categoria.

Esaminando i detti prospetti, si rileva che nel 1876 il percorso totale delle locomotive fu per le linee sociali di chilom. 8,115,842, e cioè chilom. 456,890 in più del 1875.

Oltre ai chilometri 8,115,842 sovra indicati, le nostre macchine fecero una percorrenza di chilom. 263,904 sulle ferrovie Terontola-Chiusi, Pisa-Colle Salvetti e Falconara-Ancona; cosicchè il numero totale dei chilometri percorsi dalle nostre macchine, tenuto conto dei treni materiali e del servizio complementare, è salito nel 1876 a 8,379,746, mentre nel 1875 esso era stato di soli chilom. 7,763,942; si ebbe adunque nel 1876 il vistoso aumento di chilom. 615,804. Dividendo la cifra della percorrenza pel numero totale delle macchine, escluse quelle fuori d'uso, resulta la percorrenza media di chilom. 35,964, in luogo di quella di 34,292 verificatasi nel 1875.

Deducendo dalla percorrenza totale delle macchine la parte costituita dal servizio di riserva e di manovra (chilometri 1,662,431), la percorrenza media delle macchine resulta di chilom. 28,830 per ognuna.

Prodotti lordi del traffico — L'ammontare complessivo dei prodotti lordi del traffico delle linee sociali nel 1876 (deduzione fatta delle tasse erariali) colle rispettive medie per chilometro lineare e per chilometro treno, risulta dal seguente quadro:

	Ammontare totale dei prodotti	Media chilometrica lineare	Media del chilometro treno
Per la rete Italiana . .	20,019,793.87	15,689.49	4.55
Per la rete Romana . .	6,637,790.85	20,939.40	5.31
Per le reti riunite . . .	26,657,584.72	16,734.20	4.71

I prodotti lordi del 1875 salirono per le reti riunite a L. 25,722,338.39, ossia a L. 16,147.11 per chilometro lineare, e a L. 4.71 per chilometro treno.

Confrontando quindi i prodotti lordi delle due annate si riscontra una complessiva differenza in più nel 1876 sul 1875 di L. 935,246.33 equivalente ad un aumento di lire 587.09 nel prodotto chilometrico lineare, mentre il prodotto del chilometro treno è diminuito di L. 0.03 non essendo l'introito cresciuto in proporzione del maggior numero di chilometri percorsi dai treni nel 1876 a fronte del 1875.

Confronto dei vari prodotti del traffico — All'aumento di introito ottenutosi nell'anno 1876 contribuiscono tutti i rami di trasporto, eccetto quello dei cani e bagagli, come lo dimostra il seguente prospetto, ma il maggior contingente di aumento è stato dato dal trasporto delle merci a gran velocità e da quello delle merci a piccola velocità.

		RETE SOCIALE 1876	RETE SOCIALE 1875	in più nel 1876	in meno nel 1876
Viaggiatori	L.	14,282,322.24	14,250,741.46	31,580.78	»
Bagagli e cani	»	724,044.29	773,509.96	»	49,465.67
G. V. Merci	»	2,381,233.40	2,132,683.33	248,550.07	»
G. V. Veicoli, bestiami e feretri . . .	»	254,617.51	250,536.85	4,080.66	»
P. V. Merci	»	8,850,857.94	8,152,915.16	697,942.78	»
P. V. Veicoli, bestiami e feretri . . .	»	48,510.51	48,385.94	124.57	»
Introiti diversi	»	115,998.83	113,565.69	2,433.14	»
Totali	L.	26,657,581.72	25,722,338.39	984,712.00	49,465.67
Detraendo dall'aumento la diminuzione di	L.			49,465.67	
Resta un aumento effettivo di	L.			935,246.33	

Movimento e prodotto dei viaggiatori — Il numero dei viaggiatori trasportati nel 1876 fu di 3,752,758 e cioè in totale 16,543 in più del 1875.

Le differenze in più od in meno nelle varie categorie e classi dei viaggiatori trasportati nel 1876 in confronto del 1875 resultano dal seguente quadro:

Viaggiatori a prezzo intero o con biglietto di andata e ritorno.	1876	1875	in più nel 1876	in meno nel 1875
1ª Classe (a) . . . . N.	176,587	184,516	»	7,929
2ª id. . . . . »	620,537	611,471	9,066	»
3ª id. . . . . »	2,164,171	2,175,157	»	10,986
A prezzo ridotto				
1ª Classe . . . . . . N.	24,055	23,966	89	»
2ª id. . . . . . . »	125,300	118,826	6,474	»
3ª id. . . . . . . »	342,507	351,496	»	8,989
Militari ed altri per conto dello Stato				
1ª Classe . . . . . . N	17,077	13,633	3,444	»
2ª id. . . . . . . »	37,610	33,301	4,309	»
3ª id. . . . . . . »	244,914	223,849	21,065	»
	3,752,758	3,736,215	44,447	27,904
Detraendo dall'aumento la diminuzione di			27,904	
Resta un aumento effettivo di			16,543	

Il suballegato *C* del bilancio dimostra che il prodotto viaggiatori nel 1876 in confronto al 1875 fu in aumento sulle linee Firenze-Livorno, Roma-Ancona, Roma-Ceprano-Frascati e Roma-Chiarone, ed in diminuzione su tutte le altre.

(*a*) Compresi i Senatori e Deputati, che nel prospetto del 1875 figuravano fra i trasporti per conto dello Stato.

L'aumento verificatosi nel 1876 nel prodotto viaggiatori a fronte del 1875 fu di L. 31,580.78.

Il prodotto medio chilometrico dei viaggiatori che nel 1875 era stato di L. 8,945.86, ascese nel 1876 a L. 8,965.68 ed ebbesi in tal modo un aumento di L. 19.82 a chilometro.

L'aumento deriva dal maggior numero dei viaggiatori trasportati e dalla maggior quantità di chilometri percorsi nel 1876 in confronto del 1875. Vuolsi però notare che la maggior quantità di chilometri percorsi essendosi verificata per una gran parte nel trasporto dei viaggiatori a prezzo ridotto e in quelli militari ed altri per conto dello Stato, ne conseguita che il prodotto medio di un viaggiatore per chilometro percorso è disceso nel 1876 a L. 0.049, mentre nel 1875 esso è stato di L. 0.053.

(Continua)

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 23).

Al principio di agosto, allorchè le prime parti del progetto dettagliato furono sottoposte al Consiglio federale, questo domandò dei calcoli per diverse alternative, come pure degli studii per varianti.

Nel luglio e nell'agosto incominciarono i lavori della Commissione d'esperti, nominata dal Consiglio federale nella seduta del 25 marzo, per esaminare i nuovi piani e perizia dell'ing. in capo sig. Hellwag, presentati dalla Direzione del Gottardo, e fare il relativo rapporto; e la Sotto-Commissione federale si mise all'opera. L'invito summentovato del Consiglio federale, le deliberazioni della Sotto-Commissione e le numerose questioni da essa sollevate obbligarono la Direzione tecnica ad una serie di studii e di ricerche, in vista di diverse *modificazioni del progetto*.

Si trattava dapprima di preparare una modificazione del progetto nel senso di un aumento del massimo delle pendenze di 12 00[100] in luogo di 10 00[100], sulle sezioni Lucerna-Arth; modificazione che più tardi venne pure estesa alla sezione Arth-Silenen. Si ebbe poscia a studiare una variante per la traversata del cono di franamento del Grümbach presso Fluelen: variante per la quale, in luogo di traversare codesto franamento con viadotti, si correggesse e si facesse deviare il torrente. Doveasi altresì studiare delle varianti e compilare delle perizie per dimostrare la possibilità e l'opportunità di portare più al basso le Stazioni di Silenen e di Bodio, teste delle rampe di accesso. Inoltre fu d'uopo stabilire un progetto preliminare per una linea affatto nuova fra Wasen e Göschenen, nella quale le curve (*lacets*) in parte a cielo scoperto, che davano il necessario sviluppo alla linea del versante nord del Gottardo, erano interamente sostituite da tunnels elicoidali. Si dovette pure dimostrare che la spira inferiore della gola di Dazio non poteva essere ravvicinata di più alla spira superiore.

Dopochè venne constatato che non potevasi evitare la costruzione di una Stazione ordinaria a Giornico, si dovette, per intercalare la detta Stazione, trasferire la linea per un lungo tratto.

Si studiarono e si prepararono pure, dietro le indicazioni di alcuni membri della Commissione, delle varianti per il passaggio del Monte Cenere, una delle quali con una pendenza massima di 22 00[100], cominciava presso il tunnel di Dragonato a circa un chilometro da Bellinzona; e l'altra con una pendenza massima di 18 00[100], precisamente all'uscita dalla Stazione di Bellinzona, anzichè staccarsi soltanto a Giubiasco dalla linea Biasca-Locarno già in esercizio. Queste varianti dovevano neutralizzare in tutto od in parte, a favore del passaggio del Monte Cenere, la posizione elevata della Stazione di Bellinzona, ottenuta a prezzo di grandi sacrifizii. Finalmente si dovette studiare una variante allo scopo di abbassare il livello della sezione Magadino-Vira.

I progetti, precedentemente elaborati per forti pendenze, furono di nuovo ripresi da un punto di vista diverso, e dovettero essere ritoccati. E ciò specialmente pei progetti di linee d'accesso al tunnel del Gottardo, con pendenze considerevoli (di 30, 33, 40 e 42 00[100]), sino al limite estremo dell'esercizio, mediante locomotive con aderenza, il cui studio occupò molto gl'ingegneri.

I risultati di tali studii poterono in gran parte esser messi a disposizione della Sotto-Commissione tecnica, durante il corso delle sue deliberazioni.

Nel frattempo, in ottobre, nel seno della Sotto-Commissione prevalse l'idea che le linee che restavano ancora da costruire dovessero essere a binario semplice; per la qual cosa si prese a ritoccare il progetto in questo senso. Erasi specialmente proceduto ad una trasformazione radicale del progetto per la sezione Arth-Silenen, fino allora studiato dal punto di vista dell'eventuale collocamento di un doppio binario nei tunnel e sui grandi ponti, attesochè erasi finito per convincersi, che l'attitudine di una linea di pianura ad un solo binario, in condizioni favorevoli di pendenze, equivarrebbe in ogni caso a quella di rampe d'accesso a doppio binario attraversante il Gottardo. Non eravi dunque luogo a mettere in dubbio l'accettazione del principio della costruzione a binario semplice per codesta sezione.

Nella sua seduta di chiusura del 20[22 novembre, la Commissione tecnica prese le principali disposizioni seguenti:

Nella costruzione della ferrovia del Gottardo devesi fare astrazione dai sistemi speciali (Fell, Agudio, Riggenbach, Wetli), e raccomandare una linea normale con pendenze massime da 25 a 26 00[100], ed anche 27 00[100] fra Giornico e Bodio. Per la linea del Monte Cenere si può ammettere un massimo di 26 00[100]; nondimeno, avuto riguardo all'importanza commerciale di questa linea, e la differenza di costo, secondo i calcoli del sig. Hellwag, non essendo che di fr. 1,410,000, sarebbe desiderabile che questa linea fosse costrutta con la massima pendenza da 20 a 21 00[100]. Per i tronchi Immensee-Silenen e Cadenazzo-Pino, viene raccomandato il massimo della pendenza del 10 00[100]; mentre per quelli di Bodio-Biasca, Lucerna-Immensee e Zug Arth, si può andare senza inconveniente sino al 12 00[100].

La Commissione si pronuncia per il mantenimento del raggio massimo di 300 metri, prescritto dal trattato internazionale del 15 ottobre 1869. Nondimeno, in casi eccezionali, si potrà applicare su piccoli tratti il raggio di 280 metri (il minimo della ferrovia del Brennero), allorchè l'uso di tale raggio permetterà di realizzare importanti economie. Perciò, in ogni caso speciale, verrà chiesta l'autorizzazione del Consiglio federale. Nondimeno il raggio di 280 metri non potrà essere applicato nei tunnel elicoidali.

Le rampe d'accesso saranno costrutte secondo il progetto del sig. Hellwag, modificato conformemente alle decisioni della Commissione, cioè per un solo binario; però, dovunque più tardi durante l'esercizio non fosse più possibile un allargamento, o questo dovesse produrre un forte aumento di spesa, come per esempio nei tunnel ecc., gli sterramenti e le opere d'arte saranno sin da principio eseguiti per un doppio binario. La Commissione si pronuncia poi per la costruzione ad un solo bi-

nario delle linee di pianura, in tutte le loro parti, cioè anche per le espropriazioni e per i tunnels.

Essa aderisce alle proposte del sig. ing. in capo Hellwag relativamente al numero delle Stazioni, nella supposizione che si costruiranno pure delle Stazioni d'incrociamento a Sisikon, a Wyler (Gurtnellen), a Giornico ed a Robasacco. Il rango delle Stazioni, vale a dire la disposizione dei loro binarii, si regolerà secondo le esigenze dell'esercizio. Le Stazioni ausiliarie d'alimentazione non esigono assolutamente un binario laterale, considerato che, laddove tali Stazioni sono necessarie, la rifornitura delle macchine può operarsi sul binario principale. Sarebbe nondimeno desiderabile un binario laterale per permettere ad un treno di oltrepassare al bisogno un altro.

Per le Stazioni d'incrociamento la Commissione opina che il binario di evitamento e quello di rifugio (terzo binario) debbono avere, fra i paletti di sicurezza, una lunghezza di almeno 300 metri. Oltre i binarii di evitamento, le seguenti Stazioni delle rampe di accesso dovranno possedere dei binarii di rifugio per l'avanzamento dei treni: Silenen, Wyler, Göschenen, Airolo, Fiesso, Faido e Bodio.

La Commissione opina che si possa ammettere nelle Stazioni una pendenza massima di 2.5 00[00], laddove ne risultasse una notevole economia per la costruzione; altrimenti è desiderabile d'avere dei pianerottoli lunghi più che è possibile, affine di facilitare un eventuale aumento nel numero dei binarii. La Commissione ammette egualmente delle curve nelle Stazioni, ma esse non dovranno avere, per quanto è possibile, un raggio inferiore ai 500 m. La distanza da una Stazione d'alimentazione all'altra potrà essere di 10 chilometri al massimum.

Per la piattaforma della ghiaia a livello delle traverse, avuto riguardo alla stabilità della via, la Commissione giudica sufficienti le larghezze minime quì appresso: *a)* sui rilevati ad un binario, metri 3.40 in pianura, e 3.60 in montagna; *b)* sui rilevati a doppio binario, metri 6.90 in pianura, e 7.10 in montagna. La larghezza del doppio binario corrisponde ad uno scartamento delle rotaie di metri 3.50 da asse ad asse.

La Commissione opina che i sostegni in pietra, incassanti il corpo dell'inghiaiata sieno vantaggiosi dal punto di vista della economia della ghiaia e della stabilità della strada. Per ciò che concerne la larghezza del corpo stesso del rilevato, la Commissione trova sufficiente una larghezza in corona di m. 4 in pianura, e 4.20 in montagna (larghezza ideale, supponendo la piattaforma della ghiaia intersecata, all'altezza delle traverse, dal prolungamento delle scarpe di 1 metro su 1 1[2). Le dimensioni adottate dalla Commissione per la larghezza minima della piattaforma della ghiaia sui rilevati sono pure applicabili nelle trincee. La larghezza minima delle trincee a livello delle traverse non dovrà essere inferiore a m. 6.40 nelle trincee per un solo binario, ed a m. 9.90 nelle trincee per due binarii.

Stante il carattere di linea di transito, che dovrà avere la ferrovia del Gottardo, il profilo del *gabarit* dello spazio libero dovrà essere scelto in modo da rispondere alle prescrizioni in vigore in Germania, in Italia ed in Isvizzera, per le unità tecniche in materia ferroviaria. La Commissione considera il tipo di rotaia della ferrovia del Gottardo come conveniente in sè stesso, senza però disconoscere i vantaggi dell'unità che si cerca d'introdurre nei tipi di rotaie in uso sulle ferrovie svizzere. Del resto, avuto riguardo al basso prezzo del ferro, la Commissione raccomanda di studiare la questione di una rotaia tutta in ferro, per esempio secondo il sistema Hilf, potendo tale sistema essere economico sotto varii aspetti, come per esempio rapporto all'inghiaiamento ecc. Per la distanza minima dei binarii da asse ad asse, si può ammettere m. 3.50 per binario corrente e 4.50 nelle Stazioni.

I principii contenuti in tali decisioni non differiscono da quelli che si seguirono nella elaborazione del progetto dettagliato, se non sotto il rapporto del massimo di pendenza della rampa d'accesso sud; sotto quello della questione della misura nella quale si dovrà provvedere ad un futuro allargamento per la posa di un secondo binario, ovvero costruire immediatamente per un secondo binario gli sterramenti e le opere d'arte in alcune sezioni delle rampe d'accesso; e finalmente sotto il rapporto della larghezza della piattaforma della strada. Nel progetto dettagliato, per la sezione di Giornico (a destra del Ticinetto), all'ingiù, era stato ritenuto il limite di 26 00[00], ed ora vi si doveva applicare il 27 00[00]. Per la linea Arth-Silenen erano stati ammessi sino là alcuni tunnel ecc. per un doppio binario; e per le sezioni Gurtnellen-Göschenen, Fiesso-Faido e Lavorgo-Bodio erasi progettata una costruzione immediata per un doppio binario, mentre ora la prima di codeste linee doveva essere eseguita interamente e definitivamente ad un solo binario, e per le altre non si dovevano eseguire per un doppio binario che gli sterramenti e le opere d'arte che laddove (come per esempio nei tunnel, ecc.), un allargamento durante l'esercizio non sarebbe più possibile od importerebbe uno smisurato aumento di spesa. La larghezza di m. 4.15 per la linea a binario semplice, al livello delle traverse, era stata applicata dappertutto, mentre ora bisognava dare m. 4.20 sulle rampe d'accesso e m. 4 sulle linee di pianura.

Queste essenziali modificazioni, non meno che altre di minore importanza e che quì si può omettere di enumerare, furono immediatamente adottate nella ulteriore elaborazione del progetto dettagliato in vista dell'esecuzione dei lavori, e per il momento si sospesero tutti gli altri progetti eventuali, che si stavano preparando. Verso la fine di novembre 1876, la Direzione tecnica potè intraprendere la riforma del progetto dettagliato. Perciò si dovette, innanzi tutto, procedere ad una minuziosa revisione del tracciato, ed adattare quest'ultimo alle nuove condizioni; poscia ritoccare tutti i profili trasversali della linea, rivedere la disposizione dei movimenti di terra, i piani di dettaglio dei muri di sostegno e di rivestimento, dei tunnel, delle gallerie e degli acquedotti, dei ponti e ponticelli, delle correzioni di torrenti e di fiumi, delle Stazioni, ecc.; nonchè rifare di pianta le perizie relative.

Non è necessario dire che in tutto ciò si è di nuovo mirato ad introdurre tutte le semplificazioni compatibili colla solidità ed a dare al progetto la forma che comporta la maggiore economia possibile.

Sulla base delle decisioni della Commissione federale, e tenendo conto di alcune rettificazioni necessarie rispetto agl'importi delle perizie dettagliate presentate dalla nostra Direzione tecnica, si compilò in dicembre una nuova perizia, secondo la quale il *costo della costruzione propriamente detta della rete del Gottardo*, comparativamente alle precedenti perizie, si presenta come segue:

Perizia approssimativa di gennaio 1876 . .	Fr. 246,539,700
Perizia dettagliata d'agosto 1876	» 230,145,721
Nuova perizia di dicembre 1876	» 218,393,671

Ci resta ancora a parlare dei *progetti dettagliati per la costruzione*, compilati durante l'esercizio 1876, e che dovranno servire di base per l'esecuzione.

Cominciando dai progetti di dettaglio pegli *sterramenti* e le *opere d'arte*, diremo innanzi tutto che, per quanto riguarda il gran tunnel, furono stabilite delle disposizioni precise circa il modo di esecuzione dell'acquedotto del tunnel, e che i relativi progetti furono approvati dal Consiglio federale. Venne stabilito che dal lato nord e sino a 2800 metri dall'entrata del tunnel (regione dei calcari d'Andermatt), l'acquedotto avrà, una larghezza di m. 0.60 ed un'altezza di m. 0.65, e sarà coperto in pietra. Dal lato sud, invece, e sino ad 830 metri dall'entrata del tunnel, cioè per quanto l'acquedotto occupa l'asse del tunnel, esso dovrà avere un metro di larghezza; e da quel

punto sino a 1300 metri dall'entrata, cioè sino a che non sieno oltrepassate le forti filtrazioni che ivi si trovano, esso avrà m. 0.90 di larghezza con una profondità di m. 0.85 su l'una e sull'altra di queste sezioni, e verrà coperto da una vôlta in muratura.

Secondo le disposizioni della Convenzione addizionale di settembre 1875, e come abbiamo già accennato nel precedente nostro rapporto, l'acquedotto dev'essere trasportato da parte, contro il piedritto ovest, e non resterà al centro che nelle parti del tunnel ove vi sarà una vôlta a solajo; ciò che avrà per conseguenza, che in alcuni punti l'acquedotto passerà da ovest verso il centro. Tale deviazione venne ammessa dal lato nord, a 675 metri dall'entrata; e dal lato sud, ad 830 metri. Sulla sezione compresa fra i 2755 e 2835 metri, dal lato di Göschenen, ove la pressione sarà eccessiva, si adottò il tipo di rivestimento di m. 1 di spessore di vôlta, m. 1.20 di spessore di piedritto, e m. 0.70 di spessore di vôlta a solajo. Vi sarà quì pure una deviazione dell'acquedotto verso il centro, per la quale vennero già compilati i piani.

La questione della congiunzione del tunnel rettilineo (galleria di direzione) dal lato d'Airolo colla estremità curvilinea del tunnel principale non venne ancora regolata, attesochè, in luogo di quanto era previsto nella Convenzione addizionale, venne preparato un nuovo progetto.

Per i *fabbricati* delle linee ticinesi di pianura, si dovevano ancora preparare alcuni progetti di dettaglio. Questi progetti concernevano dapprima i fabbricati pei viaggiatori delle Stazioni di Bellinzona, Locarno e Lugano, pei quali, mano mano che la costruzione avanzava, si dovettero stabilire i piani dettagliati per la distribuzione interna ed esterna; poscia i fabbricati provvisorii della Stazione internazionale di Chiasso, pei quali furono preparati degli abbozzi; ed infine la costruzione di una tettoia *(marquise)* destinata a riparare le diligenze postali alla Stazione di Biasca, per la quale venne preparato e stabilito un progetto, di concerto coll'Amministrazione federale delle Poste. — Tratteremo ora dell'*esecuzione dei lavori*.

Incominciando dalle *espropriazioni*, accenneremo innanzi tutto i cambiamenti avvenuti nel personale delle Commissioni federali estimatrici per le espropriazioni dal lato nord delle Alpi. In seguito di tali cambiamenti, le dette Commissioni estimatrici sono composte come segue:

Per il Cantone d'*Uri*, il consigliere di Stato Franz di Mayenfeld; Kopp, Capo del servizio forestale cantonale di Sursee, e Francesco Saverio Zgraggen di Altorf, come membri della Commissione; ed i signori: Beck-Len, consigliere nazionale di Sursee; Hildbrand, consigliere degli Stati di Cham; Suter, consigliere nazionale di Horben; Wyrsch, consigliere degli Stati di Buochs; Püntener, architetto di Erstfeld; e Daniot, consigliere di Stato di Altorf, come supplenti.

Per il Cantone di *Lucerna*, i signori Ryniker, Capo del servizio forestale di Aarau; De Werdt, consigliere nazionale di Toffen; Beck-Len, consigliere nazionale di Sursee, come membri della Commissione; ed i signori: Baur, imprenditore di Riesbach, Schuler, membro del Gran Consiglio di Schwyz; Fenner, colonnello di Winterthur; Probst, architetto di Berna; Hartmann, comandante di Lucerna, e Balthasar architetto di Lucerna, come supplenti.

Per il Cantone di *Schwyz*, i signori: Kobelt, membro del Gran Consiglio di Marbach; Wildi, giudice al Tribunale superiore di Brugg; e Suter, Landamanno di Ried, come membri della Commissione; ed i signori Baumgartner, Landamanno di Soletta; Suter, consigliere nazionale di Horben; Diener, membro del Gran Consiglio di Männedorf; Huber, giudice al Tribunale cantonale di Wallenstadt; Schuler, membro del Gran Consiglio di Schwyz; e Reding, membro del Gran Consiglio di Arth, come supplenti.

Per il Cantone di *Zug*, i signori: Gandy, consigliere nazionale di Rapperswyl; Schluep, capo del servizio forestale di Nidau; ed Hess, consigliere di Stato di Oberwyl, come membri della Commissione; e Suter, consigliere nazionale di Horben; Pfyffer-Knörr, amministratore di Lucerna; Herzog-Weber, consigliere degli Stati di Münster; Herzog, membro del Gran Consiglio di Langenthal; Henggeler, giudice al Tribunale superiore di Ober-Aegeri; e Weiss, membro del Gran Consiglio di Zug, come supplenti.

Vennero acquistati in via amichevole: nel Comune di Wasen, 83,961 metri quadrati di terreno, per la somma di fr. 63,256, compreso un indennizzo per alcune stalle; nel Comune d'Arth, 50,932 metri quadrati di terreno, per la somma di fr. 38,595.25, compreso un diritto di passaggio ed il fitto di un grande tratto di terreno durante la costruzione; nel Comune di Airolo, 374 metri quadrati di terreno, per la somma di fr. 748.

Nel Comune di Göschenen, in virtù del giudizio pronunciato dalla Commissione federale estimatrice e divenuto esecutorio, venne preso possesso, per la somma di fr. 700, dei 3459 metri quadrati di terreno necessario alla costruzione del condotto d'acqua, ecc., per la utilizzazione, come forza motrice, delle acque della Gothardreuss; ed il diritto di concessione per l'utilizzazione di tale forza motrice venne pagato per i primi tre anni.

Nel Comune d'Airolo, si dovette pagare, in forza di un giudizio del Tribunale federale divenuto esecutorio, un'indennizzo di fr. 326.35 per la soppressione di un passaggio per sentiero da pedoni ove trovasi la Stazione.

Per le *linee ticinesi di pianura* vennero acquistati in via amichevole 44,718,23 metri quadrati di terreno per la somma di fr. 56,669.77 (comprese le indennità per raccolti mancati ed altri danni come pure per due casette) cioè:

Linea Biasca-Bellinzona	11,312.65 m. quadr.	per fr.	8,540.75
» Bellinzona-Locarno	11,668.37 »	» »	11,875.02
» Lugano-Chiasso	21,737.21 »	» »	36,254.02

Il tasso medio degli acquisti fatti in via amichevole durante l'esercizio 1876 fu di fr. 1.27 per metro quadrato cioè cent. 11.4 per piede quadrato.

Il Tribunale federale, nelle sue sedute dell'8 gennaio e del 3[4 febbraio, si occupò dei rimanenti ricorsi che gli erano stati sottoposti.

Gli acquisti di terreno, che in seguito ai giudizi emessi dalla Commissione federale estimatrice e dal Tribunale federale, divenuti esecutorii, come pure in seguito ad accettazione dalle parti di proposte della Commissione d'inchiesta del Tribunale federale, diedero luogo a pagamenti, durante l'esercizio 1876, per le linee ticinesi di pianura, comprendono una superficie di 62,352.53 metri quadrati, e rappresentano, oltre a 4 case, una fabbrica di carta con forza idraulica ed un magazzino, nonchè le indennità per privazione d'acqua ed altri danni, una somma totale di fr. 205,112.75, cioè fr. 3.29 per metro quadrato, o 29.6 centesimi per piede quadrato. *(Continua)*.

CANALI DI NAVIGAZIONE E D'IRRIGAZIONE

(Continuazione e fine — V. N. 33)

Quello che si tenta di affrettare in Francia è già realizzato in tutta l'Inghilterra, dove le vie navigabili sono circa 7,000 chilometri, e dove, non ostante molti inconvenienti della legislazione e gli ostacoli delle Compagnie ferroviarie, tutte le grandi città e tutte quelle manifatturiere sono riunite da canali, che appartengono a Compagnie, o sono indipendenti.

Qualche cenno dei risparmii che si conseguono nei trasporti si può ricavare da alcune tariffe approvate dal Par-

lamento, che però non sono comuni a tutti i canali: 32 millesimi di franco per tonnellata-chilometro sono pagati per la prima classe di merci, che comprende la calce e gli ingrassi agricoli; 64 millesimi per la seconda classe, ossia legnami, pietre, mattoni, vini, birra, liquori, tessuti, carboni, olii, saponi, metalli, ecc.; 96 millesimi per le materie non comprese nelle due classi: oltre a ciò, evvi un diritto di 64 millesimi la tonnellata per ogni conca. Le spese di rimorchio variano, ma sono assai miti, poichè sul l'*Aire and Colder Canal* si è potuto, con rimorchiatori a vapore, stabilire la tariffa di 6 millesimi e mezzo la tonnellata-chilometro.

Sul movimento che si compie sopra i canali inglesi non vi sono dati ufficiali recenti; ma, alcuni anni fa, il *Birmingham Canal* trasportava 7 milioni di tonnellate, ed aveva un introito di franchi 4,871,558; il *Gloucester Canal*, 1,404,000 tonnellate, con l'introito di fr. 1,730,388; il *Leedes and Liverpool Canal*, 2,141,151 tonnellate, e l'introito di franchi 2,378,726; il *Regent Canal*, tonnellate 1,633,098, con un introito di fr. 1,575,221. Oggidì questi risultati sono ancora maggiori, e non è a maravigliarsene, poichè una delle ragioni dello sviluppo delle manifatture inglesi sono precisamente i canali. È una eccezione quella fabbrica che non cerca, quando può, di stabilirsi sulla sponda di un canale, o in una città che ne sia traversata; tutte hanno la loro banchina, e tutti i prodotti per l'esportazione dall'interno giungono sempre al porto di partenza, via canale, e quelli destinati allo interno sono in gran parte spediti a questo modo. La ferrovia non trasporta qui se non quello che non può andare altrimenti.

Non è esagerazione il dire che il commercio inglese non potrebbe mantenersi senza i docks, le banchine ingegnosissime che esistono, ed i canali. Questi ultimi sono una meraviglia di semplicità e di economia in ogni cosa: sezioni piccole, barche-piatte di circa due metri, lunghe forse dieci e più, rimorchiate da un cavallo guidato da un ragazzo; sulla barca vive costantemente la famiglia del battelliere, la moglie bada al timone, i figli a separare le gomene di trazione negli incontri; e tutti formano la così detta popolazione dei canali, 100 mila anime circa, che vive separata dall'altra, e che coi suoi usi, il suo gergo, il suo ordine, riesce a risultati rari altrove. Le opere stesse dei canali sono di una incredibile parsimonia: vi si è studiato di non fare se non quello ch'era strettamente necessario; e l'acqua che corre è così misurata in alcuni canali, che non si crederebbero possibili i miracoli di traffico ch'essa compie.

Tutto ciò avviene forse per la guerra che le Compagnie di ferrovie fanno ai canali, ribassando le tariffe a prezzi impossibili, per avere il diritto di ricomprarli, o di imporre loro certe leggi; ma, ciò essendo pure, l'esperienza ha fatto riconoscere che sino a 100 chilometri un canale può lottare, e con successo, con una ferrovia, sino al punto di dare ai suoi azionisti il 12 a 16 per cento d'interesse, come la rete dei canali di Birmingham; che oltre codesta distanza, la concorrenza non è possibile, quando una Compagnia di ferrovia si decide a non farsi pagare neanche il carbone che adopera. Ma questa condizione può aver luogo solo qui, dove le facoltà delle Ferrovie sono senza limite, e quindi la circostanza speciale dei canali in questa regione dimostra ch'essi possono soccombere soltanto per eccezione. La miglior prova della superiorità del canale sulla ferrovia pel commercio delle cose sta nel fatto di Manchester, la quale, benchè legata da una ferrovia con Liverpool, che è il suo porto, e da due canali, ne vuole ora un terzo marittimo, in modo da farvi giungere le navi di oltre mare, ed evitare, specialmente nei cotoni, il trasbordo, ossia conseguire una economia di lavoro e di tempo.

L'importanza dei canali di navigazione, come vedemmo, non è piccola; ma quella dei canali d'irrigazione, in certe regioni, è ancora maggiore.

Si è voluto, in alcune regioni, porre i canali d'irrigazione in seconda linea tra le opere pubbliche, ritenendoli piuttosto di utilità privata, locale, che generale; ma questa pretensione non ha potuto mai sostenersi valorosamente. Il fattore primo della produzione di una nazione è la terra, e tutto quello che ha lo scopo diretto di aumentarne il prodotto è d'interesse generale, anche quando è localizzato a certe regioni, anzichè a tutte. Mettere a coltura le terre incolte, migliorare le condizioni agricole delle terre già coltivate, sono massime di governo, che in Inghilterra sono assiomi, i quali non si limitano alla sola irrigazione, ma si applicano ad ogni possibile miglioramento agricolo.

A tale scopo sono qui istituiti i *Drainage Boards*, che non vanno confusi con quelli di fognatura. Ogni persona che possiede un decimo della superficie di una estensione a pantano, steppa, sterpaio, o di terreno qualunque in cui desidera eseguire lavori di scolo, canalizzazione o simili, può domandare la costituzione di un *distretto di drainage* agricolo, indirizzandosi agli *Inclosure Commissioners*; e, dopo diverse formalità, giunge ad ottenere un Potere elettivo, che può imporre certe tasse agl'interessati nella esecuzione dell'opera, la quale si compie sotto la immediata direzione del Potere eletto. Vi sono qui circa 20 milioni di ettari sottoposti al regime dei *Drainage Boards*; e quelli che esistevano per le leggi precedenti percepiscono da sè soli circa 5 milioni annui di tasse speciali, i quali vengono spesi da loro stessi.

Lo Stato, a lavori fatti, dà loro a prestito, con ipoteca sopra i terreni, l'ammontare delle spese fatte, che gli viene poi rimborsato *in ventidue annualità*, le quali corrispondono al sei e mezzo per cento delle somme prestate. Le formalità per questo beneficio sono lealmente organizzate; 110 milioni di franchi vennero prestati a questo modo, ed i risultati conseguiti hanno sorpassato ogni aspettativa. I fittaiuoli consentono persino spesso a pagare essi l'interesse delle spese da farsi; perocchè terreni che non producevano più di franchi 3.10 per ettare, aumentarono il reddito a 63 franchi; nei lavori di scolo, l'aumento del grano fu constatato in 7 ettolitri per ettare.

Questo epilogo di fatti prova come tutto quello che si riferisce allo scolo, all'irrigazione, alle opere per l'agricoltura sia qui ben compreso ed ordinato. In Francia, per vie più lunghe, si tenta raggiungere scopi simili per l'irrigazione, superando tutti gli ostacoli che all'esecuzione delle opere pubbliche oppone il dannoso e costoso sistema di centralizzazione tecnico-burocratica. L'esempio della derivazione di 200 metri cubi al secondo del Gange, quello dei 110 metri ricavati dal Po per il Canale Cavour, hanno fatto vieppiù insistere gli abitanti delle valli del Rodano per ottenere una derivazione per irrigazione; e per la spesa necessaria in 90 milioni di franchi, ne domandarono 30 allo Stato, rimborsabili in annualità di 1,350,000 franchi.

Benchè sia riconosciuto che le perdite dell'agricoltura in quella regione sono annualmente di 80 milioni di franchi, pure l'Amministrazione non trova ancora opportuno, dopo qualche lustro di studii, di prendere un partito: il progetto però fatto dall'ingegnere Aristide Dumont s'impone all'attenzione pubblica, e forse finirà, in men che si crede, per divenire un fatto compiuto. La derivazione proposta sarebbe di 60 metri cubi al secondo, e principierebbe alla altezza di Vienne nell'Ardèche, con una pendenza di metri 0.24 per chilometro, ed uno sviluppo di 500 chilom.

Il Consiglio dei ponti e strade ha però insistito per una derivazione maggiore. Si era calcolato che un velo d'acqua dello spessore di un metro, ripartito in venti irrigazioni, alla distanza di otto giorni l'una dall'altra, fosse sufficiente per la coltura ordinaria della valle del Rodano, e questo volume corrispondeva a 10 mila metri cubi per ettare; invece dal Consiglio si vuole che raggiunga 15,500 metri cubi per ettare, ciò che corrisponde ad una derivazione di un litro per secondo per ogni ettare, durante 180 giorni estivi. Si è considerato pure che l'unico modo di salvare le vigne da qualsiasi crittogama o filoxera è l'inondazione, o meglio la sommersione dei vigneti per un certo tempo; e questa operazione richiede nell'anno almeno un velo di acqua di 60 centimetri, ossia 6 mila metri cubi per ettare. Tutte queste cose assicurano che la derivazione raggiungerà 120 metri cubi al secondo.

La parte economica del progetto Dumont si riassume in alcune cifre di fatto: la tassa d'irrigazione sarebbe di franchi 63 per ettare (pei Canali Cavour parmi sia di 75); e le terre sottomesse a coltura secca essendo affittate a 50 franchi l'ettare, mentre quelle irrigabili lo sono, in quelle

regioni del Rodano, da 150 a 200 fr., ne risulterebbe una differenza che permette il pagamento dell'irrigazione, e lascia un beneficio importante.

Tra i più grandi lavori moderni d'irrigazione vanno annoverati quelli eseguiti dagli Inglesi nelle Indie, dove questo anno l'irrigazione è divenuta obbligatoria. Il Governo Anglo-Indiano si trova, da un lato, in dovere di pensare al soccorso d'immense popolazioni in preda, a brevi intervalli, alle più desolanti carestie, che giungono sino al punto di dovere registrare la mortalità per fame dai 17 ai 118 per mille abitanti; e dall'altro, dinnanzi ad immense estensioni di terreni, dove le braccia dell' agricoltore indiano diventano inutili per la siccità prolungata, cagionando mancanza di raccolti, penuria delle cose necessarie alla vita. La misura compulsoria, giustificabile in fatto di agricoltura dappertutto, è stata nelle Indie ritenuta quest'anno come indispensabile per risolvere il grave problema che ivi esiste; e Governo e Legislature hanno sancito che ogni terra irrigabile dev'essere irrigata e sopportare la tassa, l' *irrigation cess*, come là è chiamata. — Molti reclami si elevarono naturalmente contro questa disposizione, e quelli che si trovarono giusti furono ammessi, come ad esempio che ogni terra già irrigata doveva essere esente da tassa; ma essi non hanno però rimosso la disposizione generale.

Riconosciutosi che il solo mezzo, ed insieme il più economico ed utile, per soccorrere le popolazioni durante una carestia, era quello del *relief works*, ossia impiegare i più derelitti abitanti alla esecuzione di strade, canali, conserve d'acqua e simili, era naturale che gli esborsi fatti, dopo essere stati consolidati in titoli sul mercato inglese ed indiano, dovessero ricevere un interesse ed un ammortamento proveniente da una tassa speciale, e che questa dovesse servire pure a rinvenire gli altri fondi necessarii per le opere riconosciute indispensabili a prevenire la carestia. Tutto l'immenso lavoro economico, politico e tecnico, che gli Inglesi usano nelle Indie, con un genio di risorse e di governo che non ha precedenti altrove, vi produsse un certo spostamento finanziario, inevitabile innanzi ad uno dei maggiori problemi che siansi presentati ad una società ben organizzata; ma la prudenza, con la quale le misure furono adoperate, e le ultime prese permettono, in base ai risultati già ottenuti, di essere certi di potere, in un breve periodo di anni, equilibrare i possibili esborsi del Tesoro indiano.

Che questa previsione non sia erronea, lo dimostra il successo dei lavori d'irrigazione già ottenuto. Il Canale del Gange, i due di Iumna, i tre delta di Go-davery, Kistnak e Cauvery, i canali d'inondazione del Sind, ed altri minori, importarono 17,210,000 sterlini; di cui un milione e mezzo rappresentano interessi durante le costruzioni, e tre le spese di studii preliminari, tentativi abbandonati, e tutto quel complesso ch'è inevitabile in regioni lontane, dove si ha difetto di uomini esperti e di molte cose, che non si possono ottenere se non con forti spese.

Il sig. Thornton, defunto Segretario di Stato per le opere pubbliche indiane, ridusse quindi la spesa reale dei lavori irrigatorii eseguiti a sterlini 13,570,000, mettendo la differenza a conto delle spese generali, dovendo, a suo avviso, essere ripartita su tutti i lavori da farsi ancora, i quali avrebbero approfittato dei preliminari d'impianto per le opere pubbliche. Contro la spesa pei lavori egli iscriveva il reddito d'irrigazione pagato dalle provincie del Nord Ovest, di Punjab, Madras, Bombay, Burmah, in sterlini 1,020,000, che rappresentano il 7.50 per cento. Computando poi la spesa fatta in ogni opera ed il suo singolo prodotto, egli trovava come reddito minimo il Canale del Gange per 4.50 per cento, e come massimo quello di Cauvery per 36 per cento.

Senza andare più innanzi con cifre, queste sole bastano ad accertare la convenienza economica dei capitali nei canali agricoli delle Indie. Il Tesoro indiano, da sua parte, può ritenersi più che soddisfatto, quando si sa che i lavori del Go-davery, che hanno costato 700 mila sterlini, gli producono un maggiore introito di 200 mila; a cui si deve aggiungere che il reddito delle terre si è aumentato di 2 sterlini per *acre* (123.35 franchi per ettare) in un distretto di 600 mila *acri;* e che quei lavori hanno pure stabilito una comunicazione per acqua, che mette fine alle carestie del distretto, ne migliora l'igiene e la viabilità, e questa in una proporzione di 1 a 20, poichè nelle Indie ciò che costa 20 scellini per 120 miglia di via terrestre ordinaria, ne costa uno per la via d'acqua.

Anche chi voglia considerare i risultati sin qui accennati, rispetto ai canali di navigazione e d'irrigazione come i migliori del genere, converrà ch'essi sono i maggiori, e quindi quelli che danno un giusto criterio di tali opere. Certo ve ne saranno alcune di risultato negativo pei capitali impiegati, come avviene in ogni opera pubblica; ma, anche in questi casi, il commercio e l'agricoltura ne profittano sempre, ed è ciò che importa; poichè in ogni questione sociale conviene tener conto di ciò che si vede e di ciò che non si vede, e ricordare che vi sono beneficii precarii e beneficii durevoli, e tra questi ultimi vanno considerati i canali, poichè producono un bene duraturo al commercio ed all'agricoltura: ciocchè ne consiglia certo la esecuzione dove sono possibili, il loro studio dove mancano, e la loro cura diligente dove esistono.

Londra, agosto 1877.

G. Melisurgo

Membro dell'Istituto degli Ingegneri civili di Londra.

Nostre Corrispondenze

Roma, 21 agosto.

« Finora non vi ha sintomo, checchè si vada dicendo « dai novellieri, che lasci sperare che questi eterni studii « siano prossimi ad assumere una forma concreta ». Queste parole, a proposito delle Convenzioni per l' esercizio delle ferrovie, si leggono nella rivista finanziaria del lunedì, comparsa nell'*Opinione* di ieri, rivista redatta sempre con tanta misura e con tanto acume da rendere evidente, oltre che l'abilità dell'egregio estensore, la bontà e l'altezza delle sorgenti, alle quali egli attinge le proprie informazioni. Nè dal canto mio ho nulla a togliere, nulla ad aggiungere alla citazione colla quale esordii, locchè equivale a confermarla pienamente. Tra il tenere conferenze coi Direttori delle Società ferroviarie per esaminare e discutere le possibili condizioni di un Capitolato d' appalto, e tra il negoziare concretamente, concludentemente, con uno o più gruppi bancari, corre tutta l'immensa distanza che dal detto al fatto. Intanto anche le anzidette conferenze vennero interrotte dalla sopraggiunta infermità dell'on. Zanardelli che, sebbene non presenti fortunatamente nessunissima gravità, pure, secondo la diagnosi e le previsioni mediche, richiederà un'altra diecina di giorni almeno per compiere il suo ciclo ordinario e regolare. D'altra parte l'on. Presidente del Consiglio ha lasciato testè la capitale, come aveva già innanzi stabilito, e rimarrà assente non meno d'un paio di settimane; così arriveremo a metà settembre, a dir poco, prima che il Ministero possa, non già risolvere, bensì soltanto ripensare all'immane e urgente problema. « Ma è una necessità ineluttabile che, presto o tardi, qualche cosa di « serio si debba fare a questo riguardo, » ripeterò anche io, terminando per oggi la trattazione dell'argomento colla medesima compagnia con cui l'ho incominciata. —

Conformemente al desiderio e alla speranza da me manifestativi nella mia corrispondenza del 31 luglio (N. 31 del *Monitore*) il Governo e la Società Vitali, Charles, Picard e C. posero fine alla loro gravissima lite con una amichevole transazione, che fu firmata tre giorni sono. La stampa politica se n'è già occupata, più per ispirito di parte favorevole o avverso, che con causa di scienza. A correggere le erronee cifre e gli erronei apprezzamenti pubblicatisi e pubblicabili sul proposito, gioveranno quindi, io m'auguro, così i particolari che sono in grado di fornirvi e che ho ragione di credere esatti, quanto alcune spassionate considerazioni, ispirate alla opportunità della situazione.

Sono *tredici milioni e mezzo* di lire all'incirca, che il Governo dovrà sborsare alla Società Vitali, ma L. 6,112,000 non costituiscono se non che una semplice restituzione di somma già spettante a quest'ultima e ritenuta nelle Casse dello Stato; cioè L. 1,572,000, residua quota del *forfait*, e L. 4,540,000, valore della cauzione. Dalle quali lire 6,112,000 vogliono dedursi L. 2,382,000 pagate già dal Governo alla Società medesima in esecuzione di sentenza della Corte d'appello di Roma.

Aggiungete ora gli interessi legali dal 1872 ad oggi dovuti sopra questo capitale che ritenuto, come vi dissi, nelle Casse dello Stato, avrà pure dato i suoi frutti, e toccherete con mano quanto vada impicciolendosi l'ammontare dei nuovi oneri assunti dal Ministero. Ma che dico oneri nuovi, quando in fin dei conti non rappresentano se non che il prezzo di lavori eseguiti dalla Società Vitali? La differenza stava in ciò, che il Ministero reputava tali lavori compresi nel *forfait*, e la Società e una autorevolissima perizia giudiziale, ordinata da una sentenza arbitrale e da una sentenza della Corte d'appello, li stimavano estra-contrattuali. Anzi, importa sapere, avere la perizia giudiziale qualificati come eccedenti gli obblighi della Società, lavori e provviste per la somma di lire 7,500,000 all'incirca, senza contare che i Vitali, Charles e Picard ritenevano avere buono in mano per provare il loro diritto ad un aumento di circa L. 900,000 sul credito medesimo determinato dai periti.

E il risarcimento di danni sofferti, la rifazione di spese stragiudiziali, l'indennizzazione di lucri e benefizii mancati, che la Società Vitali domandava e traduceva nella cifra di parecchi milioni? Fossero pure pretese infondate o per lo meno esagerate, sarebbero pure sempre state materia di lunghi e dispendiosi litigii. Lasciando dunque da parte le considerazioni retrospettive sulla questione Vitali e la lezione che si dovrebbe trarre, almeno per l'avvenire, dalla stipulata transazione, mi pare assolutamente razionale il concludere che allo stato degli atti fu savio, fu conveniente per il Governo il concordarla ed il firmarla.

B.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Comitato per l'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha ieri approvato, sotto riserva della sanzione definitiva per parte del R. Governo, la Convenzione, già da noi annunciata, per la costruzione di una Stazione sulla linea di Milano-Como nei pressi di Carimate, nella cui spesa il comm. Bernardo Arnaboldi-Gazzaniga concorre per una somma di lire 36,000, oltre alla cessione gratuita di tutti i terreni necessarii alla sede della Stazione stessa e suoi accessorii.

I lavori di costruzione furono appaltati alla ditta Terragni Giuseppe, insieme a quelli dell'altra nuova Stazione di Cantù-Asnago sulla medesima linea, che per impegni presi col Comune di Cantù deve essere eretta contemporaneamente a quella di Carimate.

Dalla Direzione generale dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia furono in questi giorni presentati al Ministero dei lavori pubblici i progetti per altri 5 ponti viadotti in ferro per la linea della Pontebba, presso la Stazione di Dogna.

Il nostro corrispondente di Roma ci scrive che, nelle sue ultime sedute, il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha esaminato ed approvato i progetti seguenti:

Consolidamento d'un rilevato e sistemazione della 2.a galleria a Favarottella nel tronco Canicattì-Favarotta delle Calabro-Sicule; ricostruzione dell'alzata della pila-spalla del ponte sul Torbido, nel tronco Bianconovo-Assi; nuova Stazione di Treviglio nella ferrovia Treviglio-Rovato; ampliamento della Stazione di Caserta, ed altri piccoli progetti congeneri.

Il disegno d'ampliamento della Stazione d'Oulx, linea Torino-Modane, presentato dalla Società dell'Alta Italia ottenne pure l'approvazione del prelodato Consiglio superiore, opinando però che per ora convenga eseguirlo soltanto in parte. Dovrà invece subire qualche modificazione il progetto della Società stessa di tombinatura per lo scolo delle acque al sottopassaggio della ferrovia Milano-Vigevano.

L'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato la provvista di 5 mila tonnellate di rotaie in acciaio fuso Bessemer alla Società metallurgica *Union de Dortmund,* nella Vestfalia.

La provvista dev'essere effettuata nei tre prossimi mesi di settembre, ottobre e novembre.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie venete — Il 17 corrente fu eseguita una corsa di prova sulla linea Cittadella-Bassano-Vicenza, e da Cittadella a Campodarsego, (cioè sino al punto estremo in cui giungeva l'armamento) dal Presidente della Società Veneta di costruzioni, comm. Breda, in compagnia degli ingegneri della Società stessa. La prova riuscì soddisfacentissima.

Vi furono festevoli accoglienze in tutti i paeselli percorsi dalla vaporiera; a Bassano fu apparecchiata una refezione, dopo la quale l'avv. Bertì tenne un breve discorso di circostanza a cui rispose il comm. Breda.

Lungo le strade percorse gran folla piena di entusiasmo.

Ferrovia Conegliano-Vittorio — Togliamo dalla Relazione del Consiglio d'amministrazione (or ora pubblicata) della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, all'assemblea degli azionisti del 21 giugno p. p., la parte che segue, riguardante i patti ai quali la Società si è impegnata di chiedere la concessione di questa ferrovia:

« Che s'intenda col contratto che si andrebbe a fare, estinta ogni controversia e sia restituito alla Società il deposito fatto per la medesima dall'ing. Grubissich;

« Che la Società Veneta domandi, sulla base della legge 29 luglio 1873, la concessione della ferrovia Conegliano-Vittorio, secondo il progetto firmato dall'ing. Gabelli, che distacca la linea come il progetto Grubissich dal ponte dei Gai e finisce colla Stazione di Vittorio di fronte al nuovo palazzo degli uffici;

« Che sieno a carico della Società Veneta tutte le spese di costruzione e di esercizio, come tutte le spese e cure di direzione e sorveglianza, compresi nelle spese di costruzione un muro per sostenere l'allargamento della strada in aderenza al piazzale della Stazione di Conegliano e due binarii di garaggio con una piattaforma da collocarsi in tale allargamento;

« Che in corrispettivo siano pagate alla Società 560,000 lire dal Comune di Vittorio, 100,000 dalla Provincia di Treviso, e sieno di sua spettanza i sussidii governativi, a tenore della legge sopra citata, ed appartengano alla Società pure tutti i redditi dell'esercizio;

« Che il lavoro debba essere compiuto e la strada aperta all'esercizio entro un anno dalla data del decreto di concessione ».

Ferrovia Eboli-Reggio — L'*Italie* è informata che gl'ingegneri Imperatori e Passerini hanno quasi compiuto il loro voluminoso rapporto sul tracciato della ferrovia Eboli-Reggio. Sembra che l'on. Zanardelli intenda chiedere su tale questione il parere del Consiglio dei lavori pubblici.

Ferrovia Fermo-Adriatico. — Il Consiglio comunale di Fermo, nella seduta del 14 luglio p. p., dietro proposta della Giunta, ha deliberato in massima la costruzione di una linea ferrata a scartamento ridotto, che congiunga nel modo più economico e meglio produttivo possibile la città di Fermo alla strada ferrata dell'Adriatico. Ha confermato intanto in ogni sua parte l'atto della Giunta 22 giugno decorso, col quale essa, per le ragioni riferite nel relativo verbale, affidava ad urgenza gli studii della sopradescritta linea all'egregio ing. sig. Pompeo Marini. Ha dato alla Giunta il più amplo mandato di fiducia, autorizzandola pure a iniziare, d'accordo coll'on. deputato del Collegio di Fermo, ogni opportuna pratica col Governo per la designazione della relativa Stazione, dichiarando di voler concorrere nella corrispondente spesa d'impianto ed esercizio che sarà necessaria. Ha pure autorizzato a trattare con tutti i Comuni della Provincia interessati alla costruzione della linea ferrata a vapore Fermo-Amandola-Tolentino. Ed infine invitò la Giunta a dare comunicazione del presente deliberato consiliare al sig. Ministro dell'interno, e contemporaneamente a quello dei lavori pubblici.

Nuove ippoferrovie — I progetti di nuove ippoferrovie si seguono e si rassomigliano. Il *Corriere della Sera* dice che l'ing. Luigi Besozzi ha compilato un progetto per collegare direttamente la città coi sobborghi-cascine Abbadesse e Fontana, nonchè coi Comuni di Niguarda ed Affori facendo capo a Bresso.

L'ing. Enrico Horvath e ragioniere Amos Mascheroni hanno pure compilato un progetto di *tramway* per Milano a Sedriano, Corbetta, Cuggiono, Castano. Da Corbetta poi si staccherà un ramo per Magenta.

Furono già iniziate le pratiche relative colle competenti autorità.

— Anche Vimercate, borgata di circa 5000 abitanti, ed in cui fioriscono due grandi setifici e due commendevoli collegi, l'uno maschile e l'altro femminile, fa vive pratiche per ottenere la costruzione di una ferrovia a cavalli per Monza, passando da Concorezzo. Questo Comune, dopo che non fu preso in niuna considerazione, sebbene fosse disposto a gravi sagrifizi pecuniarii, nel tracciato della ferrovia Monza-Lecco, pensò seriamente al modo di ottenere un diretto mezzo di comunicazione con Monza, che fa capo alle Stazioni ferroviaria e del *tramway*. Per iniziativa del Consiglio comunale fu nominato un Comitato promotore per studiare e concretare un progetto di ferrovia a cavalli. Il Comitato, dopo aver scelto il tracciato Vimercate-Concorezzo-Malcantone-Monza, ha già a quest'ora ottenuto dai Comuni interessati di Vimercate e Concorezzo un sussidio a fondo perduto di L. 4100 annue, e per 35 anni continui, somma che unita ad altro migliaio di lire annue che verransi a ricavare dal servizio postale, può intanto assicurare un interesse a coloro che sottoscriveranno azioni per tale strada, il cui tracciato è di 9 chilometri, e per la costruzione della quale, non necessitando spese straordinarie per manufatti, occorrono sole circa L. 200,000.

Il Comitato ha iniziato una preventiva sottoscrizione di individui che dichiarino di appoggiare tale progetto, e di obbligarsi come azionisti, e non appena avrà ottenuto un sufficiente numero di sottoscrittori, procedere alla costituzione di una Società anonima.

Se l'esito della progettata costruzione si avesse a desumerlo dal favorevole accoglimento e dal modo con cui venne iniziata la sottoscrizione, non puossi a meno che farne i più lusinghieri pronostici. (*Perseveranza*).

La strategia e le ferrovie. — Si assicura che il Ministro della guerra abbia preso in seria considerazione uno studio a farsi sopra le linee ferrate italiane, per quanto riguarda l'interesse della strategia militare.

Si tiene per fermo che verrà nominato un apposito Comitato incaricato di studiare la quistione e proporre al Governo al più presto possibile quali provvedimenti sarebbero necessari per rendere le vie ferrate utili alla strategia militare. (*Sole*)

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Lo stato dei lavori del Gottardo alla fine di luglio 1877 era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		giugno	luglio	giugno	luglio
Galleria di direzione	m.	218.1	195.3	8623.3	8818.6
Allargam. della stessa	»	287.6	375.4	6462 5	6837.9
Calotta	»	158.8	177.1	4861.1	5038.2
Strozzo	»	218.6	187.2	3773.6	3960.8
Vôlta	»	240.1	304.1	4055	4359.1
Piedritti	»	195.1	235.3	3258	3493.3
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	162	—	2723.1	2723.1
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	»	67.7	198.5	2519.2	2717.7

Secondo il preventivo dei lavori, furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	44.4
Allargamento della stessa	»	79.9	—
Calotta	»	—	1666.8
Strozzo	»	—	1357.2
Vôlta	»	—	1463
Piedritti	»	—	1809.2
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	—	1976.6
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	1982

— L'avanzamento dei lavori della Galleria del Gottardo fu nella settimana scorsa: dalla parte di Göschenen di m. 15.20; da quella d'Airolo di m. 28.10. Totale m. 43.30. Media giornaliera m. 6.15. — Vi fu una sosta di 3 giorni e mezzo a Göschenen per la verificazione dell'asse del tunnel fatta dalla Società.

— Scrivesi da Berna, 15, al *Journal de Genève*;

La Commissione nominata dal Consiglio federale per istudiare la questione della ripartizione della nuova sovvenzione degli otto milioni tra i Cantoni interessati all'intrapresa del Gottardo, s'è radunata ieri mattina a Berna.

Essa sedette dalle 10 e mezzo fino a mezzogiorno, ma siccome Berna e Lucerna non si erano fatte rappresentare, si dice che non venne presa alcuna decisione.

— Un telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 17, dice che il Governo bernese ha autorizzato la Direzione della ferrovia a nominare una Commissione per esaminare le condizioni alle quali Berna potrà dichiararsi pronta ad assumersi una nuova sovvenzione all'impresa della ferrovia del Gottardo.

— Alla interpellanza del Ministero se le Provincie ed i Comuni del Regno, interessati nella ferrovia del Gottardo, erano disposti a qualche ulteriore sacrificio, ed in quale misura, il Consiglio provinciale di Como deliberò in una recente seduta di aggiungere altre L. 200,000 al mezzo milione già assegnato per la ferrovia del Gottardo, a condizione però che siano egualmente costrutte le due linee Lugano-Bellinzona e Pino-Luino-Novara.

Dello stesso argomento si è pure occupato il 20 e 21 corr. il Consiglio provinciale di Genova. Dopo una lunga ed animata discussione, della quale, per difetto di tempo e di spazio non potendo oggi occuparci, riferiremo nel prossimo numero le parti principali, si venne alla votazione del seguente ordine del giorno dell'on. Molfino:

Udita la lettera del Governo; sentita la spiegazione dell'on. Boccardo;

1° Autorizza la Deputazione a rilasciare i mandati di pagamento per le residue rate del milione votato, sempre

quando sia approvata dal Parlamento la Convenzione di Lucerna.

2° Passa all'ordine del giorno sulla domanda del Governo.

Il 1° è approvato ad unanimità.

Il 2° con 23 voti favorevoli e 6 contrarii, essendo così respinta la proposta Negrotto dell'ulteriore sussidio di 250,000 lire.

Ferrovie svizzere. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 15:

Come annunciava ieri un nostro telegramma da Berna, il Consiglio federale ha sospeso il sig. ing. Blotnizki, ispettore delle strade ferrate svizzere, in attesa del risultato dell'inchiesta giudiziaria, affidata al Tribunale di Berna.

A schiarimento di questo dispaccio, riferiamo quanto si scrive da Berna, in data del 10, al *Journal de Genève:*

« Il sig. ing. Blotnizki, ispettore-tecnico delle ferrovie svizzere, diede la sua demissione, in seguito ad una inchiesta fatta dal Dipartimento federale delle strade ferrate e del commercio. Il sig. Blotnizki aveva, in qualità di ispettore, un onorario di fr. 8000, e riscuoteva, inoltre, fr. 14 al giorno per spese di trasferta. Gli si era accordato al tempo stesso, sulla sua domanda, un aggiunto con fr. 4000 di onorario, visto, diceva egli, i suoi numerosi lavori.

« Ora pare che il sig. Blotnizki, quantunque fosse ispettore forestale, siasi incaricato di elaborare i piani della linea Zurigo-Gottardo con un onorario quasi uguale a quello che percepiva dalla Confederazione, e di sorvegliare l'esecuzione, in modo che adempiva così due funzioni differenti e che le sue assenze gli erano pagate dalle due parti. Questo accordo era stato tenuto segreto e non venne alla luce che in seguito agli imbarazzi della Compagnia Zurigo-Gottardo (Rapperswyl-Pfäffikon), quantunque i piani fossero elaborati, a quanto si assicura, nell'ufficio stesso dell'ispettore.

« Il Consiglio federale ha giudicato questo modo di procedere irregolare e deve occuparsene nella sua seduta d'oggi. D'altra parte, il sig. Blotnitzki, sebbene abbia già dato la sua demissione fino da sabbato, era ancora ieri in funzione.

« Io posso garantirvi l'esattezza di queste informazioni ».

— La *Gazzetta Ticinese* del 16 aggiunge:

A rimpiazzare provvisoriamente il sig. ing. Blotnizki, sospeso dalle sue funzioni di ispettore federale delle ferrovie svizzere, venne designato il sig. Daples, aggiunto dell'ispettore del Gottardo. A quanto si scrive poi al *Giornale di Ginevra*, si teme che la Confederazione possa essere chiamata in causa per certe espropriazioni sulla linea Zurigo-Gottardo, in cui l'ispettore avrebbe, dicesi, esercitato dell'influenza.

— Secondo quanto si scrive alla *Gazzetta di Francoforte*, fra le Amministrazioni ferroviarie svizzere ed il Dipartimento federale delle strade ferrate è sorto un conflitto, che ha un interesse anche per le altre imprese. La Conferenza delle Amministrazioni delle ferrovie svizzere si era finora creduta autorizzata a chiedere dalle nuove Società, le quali, a tenore della legge sul trasporto, desiderano aprire un servizio diretto, una cauzione, da cui facevano dipendere l'adesione all'introduzione di tariffe dirette, ecc. Il Dipartimento delle ferrovie, basandosi sulla legge per i trasporti, contesta il diritto di questa esigenza, sulla considerazione che, a tenore di un postulato della legge di trasporto, non può essere frapposto impedimento al servizio diretto. Ora si domanda, se l'esigenza di una cauzione per le tasse e per le spese per conto di una terza Società può essere considerata come un impedimento. Qualora però ciò non fosse il caso, la Conferenza non potrebbe da sè medesima statuire in proposito, poichè il regolare un servizio diretto è affare delle autorità federali e non cosa di associazioni private d'amministrazioni di strade ferrate. Secondo ogni previsione, il conflitto sarà sciolto nel senso del Dipartimento delle ferrovie.

Le ferrovie inglesi nel 1876. — L'ultimo rapporto del *Board of Trade* dimostra che durante l'esercizio 1876, i prodotti netti delle strade ferrate inglesi, presi in blocco, sono stati di 4.36 per cento del capitale totale assorbito dalle diverse linee del Regno Unito. Nel 1875, i prodotti netti equivalevano a 4.45 p. c., cioè 0.9 p. c. di più del 1876. Nel 1874, la proporzione era di 4.37 p. c., vale a dire quasi la stessa del 1876.

È interessante di porre sott'occhio i benefizii netti degli anni precedenti.

Anno	Per cento	Anno	Per cento
1860 . . .	4.19	1869 . . .	4.22
1861 . . .	4.06	1870 . . .	4.41
1862 . . .	3.86	1871 . . .	4.66
1863 . . .	3.99	1872 . . .	4. 4
1864 . . .	4.23	1873 . . .	4.59
1865 . . .	4.11	1874 . . .	4.37
1866 . . .	4.02	1875 . . .	4.45
1867 . . .	3.91	1876 . . .	4.36

Nel 1876 il capitale assorbito era di lire ster. 658,214,776 (fr. 16,455,369,400), di cui L. 134,745,486 in obbligazioni; L. 32,552,415 in prestiti speciali; L. 148,128,321 in azioni privilegiate (preferential stock); L. 80,779,671 in titoli garantiti e L. 262,008,883 in azioni ordinarie. Sedici anni, or sono, cioè nel 1860, il capitale assorbito non era che di L. 348,130,127 (fr. 8,703,253,175).

Malgrado questo aumento enorme del capitale, abbiamo veduto più sopra che se, nel 1860, si otteneva un interesse medio di 4.19 p. c., nel 1876 si è arrivati a darne uno di 4.36 p. c., quantunque, il costo per miglio di strada costruita sia stato, nel 1860, di L. 33,368 (fr. 834,200), e nel 1876, di L. 39,012 (fr. 975,300).

Quanto ai prodotti brutti ed alle spese di esercizio, dal 1869 sino ad ora, sono stati come segue:

Anno	Prodotti	Spese d'esercizio
1869	L. 42,695,927	49 p. c.
1870	» 45,078,143	48 »
1871	» 48,892,780	47 »
1872	» 53,235,510	49 »
1873	» 57,742,000	53 »
1874	» 59,255,715	55 »
1875	» 61,237,000	54 »
1876	» 62,215,775	54 »

Come si vede, l'esercizio delle linee inglesi, considerate nel loro insieme, si fa ad un tasso molto elevato. Sarebbe a desiderare che questo tasso fosse ridotto in forti proporzioni, e la cosa, affrettiamoci a dirlo, si presenta sempre più possibile, in vista dei bassi prezzi attuali del carbone e dell'economia che si realizza coll'impiego delle ruotaie d'acciaio e delle traverse o longherine metalliche.

Come estensione la rete ferroviaria inglese ha più che raddoppiato dal 1856, epoca in cui abbracciava 8,053 miglia. Lo scorso anno infatti, essa si estendeva per una lunghezza di 16,872 miglia.

Ecco la progressione dello sviluppo della rete e del costo per miglio durante gli ultimi sei anni:

Anno	Miglia	Costo per miglio
1871	15,376	L. 35,943
1872	15,814	» 35,984
1873	16,082	» 36,574
1874	16,449	» 37,078
1875	16,653	» 37,833
1876	16,872	» 39,012

Durante lo stesso lasso di tempo i prodotti hanno seguito la progressione seguente:

Anno	Viaggiatori	Merci
1871	L. 20,622,580 . .	L. 26,484,978
1872	» 22,287,555 . .	» 29,016,559
1873	» 23,853,892 . .	» 31,821,529
1874	» 24,893,615 . .	» 32,005,883
1875	» 25,714,681 . .	» 33,268,072
1876	» 26,163,551 . .	» 33,754,317

Le ferrovie americane nel 1876. — Un *Manuale* delle strade ferrate agli Stati Uniti, per il 1877-1878, che fu testè pubblicato in America, dà, nell'introduzione dei particolari interessanti sulla maggior parte delle linee dell'Unione durante l'anno 1876. Ne risulta che il prodotto lordo delle ferrovie fu inferiore di 5,807,000 dollari a quello del 1875, quantunque la lunghezza della rete ferroviaria

sia aumentata di 1749 miglia. Mediante le economie realizzate nelle spese di esercizio, la diminuzione del provento lordo non fu avvertita nel provento netto, che superò di 946,000 dollari quello del 1875.

Attualmente, la lunghezza totale della rete ferroviaria degli Stati Uniti è di 73,508 miglia, ed il sig. H. V. Poor, autore del *Manuale* anzidetto, stabilisce un interessante confronto fra la situazione di queste linee che presero un sì grande sviluppo, e quello delle strade ferrate aperte al pubblico esercizio dieci anni fa all'epoca in cui fu pubblicata la prima edizione del *Manuale*.

Alla fine del 1867, la rete ferroviaria aperta al pubblico esercizio era di 39,276 miglia, vale a dire: 3938 nella Nuova Inghilterra, 9555 negli Stati del Centro, 15,226 negli Stati dell'Ovest, 10,126 negli Stati del Sud, e 2960 negli Stati del Pacifico.

Dal 1867 in poi, le ferrovie hanno penetrato fino nell'Utah, nel Colorado, nel Dakota ed in altre regioni dell'Ovest, di modo che la lunghezza totale della rete da 39,276 crebbe fino a 73,508 miglia.

Che una tale costruzione di strade ferrate sia stata eccessiva, dice il *Times*, è un fatto che un'amara esperienza provò nel modo più convincente tanto in Inghilterra che agli Stati Uniti. Perciò noi stimiamo opportuno di notare che, nel mentre che la estensione delle strade ferrate andò quasi raddoppiando dal 1867 al 1877, la popolazione crebbe soltanto nella debole proporzione del 23 per 100, e non fu quindi neppure del quarto rispetto alla cresciuta estensione delle strade ferrate.

Nel 1867 si contavano 925 abitanti per ogni miglio di strada ferrata, ed oggidì non se ne contano più che soli 577. Questa proporzione è debolissima, poichè l'esperienza della Nuova Inghilterra ha dimostrato che, se si vuole che le strade ferrate diano resultati giovevoli al paese, ci vuole almeno una popolazione di 850 abitanti per miglio.

Non bisogna adunque sorprendersi se le linee degli Stati dell'Ovest sono improduttive, poichè negli Stati anzidetti, per ogni miglio di strada ferrata, la popolazione è inferiore della metà a quella che dovrebbe essere.

I proventi netti delle linee dell'Unione ammontarono a 186,453,000 dollari nel 1876; ma, se la costruzione delle strade ferrate fosse andata aumentando proporzionalmente con l'aumento della popolazione, si calcola che i proventi netti sarebbero stati superiori di 25,000,000 di dollari, locchè avrebbe bastato a salvare dalla rovina la maggior parte delle Compagnie ferroviarie che ora si trovano in cattivissime acque.

Durante l'ultimo quinquennio, e principalmente in seguito ad una concorrenza sfrenata, la tariffa dei trasporti merci andò continuamente ribassando, di maniera che, sebbene siano trasportate delle quantità di merci di gran lunga più considerevoli che non nel quinquennio precedente, il prodotto lordo fu notevolmente inferiore. Infatti nel 1876 si ebbe un aumento di 6,072,000 tonnellate nei trasporti merci, ed una diminuzione di 2,823,000 dollari nei proventi.

Notizie Diverse

Società industriali ed Istituti di credito — Con R. Decreto del 13 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 17 corr.) la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, denominata *Banca mutua popolare di Schio*, sedente in Schio, è autorizzata e n'è approvato lo statuto.

— Con istrumento 8 febbraio, approvato con decreto 14 maggio 1877, venne costituita una Società anonima col titolo di *Banca Tiberina*.

Le operazioni della Banca sono: Lo sconto di effetti di commercio ed altri valori — Anticipazioni su depositi — — Operazioni per conto di terzi — Imprese di costruzioni — e generalmente tutte le operazioni di uno stabilimento di Banca.

Il capitale sociale sottoscritto è di 10 milioni, e quello versato di L. 5,746,750.

Questo capitale è ripartito in 40,000 azioni al portatore di L. 250 cadauna, e la Società è duratura per anni 30 a datare dal Decreto Reale di approvazione.

Lavori del Tevere — I lavori del Tevere alla Regola sono da più giorni sospesi per alcune quistioni insorte fra la Direzione governativa e l'Impresa Campos.

La prima è sorta relativamente alla fondazione del muraglione di sostegno al lungo Tevere della Regola. Secondo il contratto, l'Impresa aveva l'obbligo di cominciare la fondazione di questo muro a 4 metri sotto il livello delle acque magre. Giunta col lavoro poco al disotto di questo livello, si è ritrovato uno strato di sabbia incompressibile; l'Impresa allora ha chiesto di fondare una serie di pali e sovra di essi cominciare la fondazione. La Direzione dei lavori accetta questa proposta, ma intende che la fondazione dei pali cominci a 2 metri sotto le acque magre; da ciò la necessità dell'Impresa di scavare 2 metri per tutta la lunghezza del muro. Intanto l'Impresa ha sospeso i lavori, si perde tempo, e se vengono le prime pioggie, per quest'anno non si potrà più parlare di fondazioni.

L'altra quistione è quella dello sterro della riva alla Regola, il quale deve essere compiuto in 30 mesi, e dai calcoli fatti risulta che se l'Impresa non adopera mezzi più efficaci e non aumenta il numero degli operai, questo lavoro non potrà essere compiuto nel tempo stabilito.

Ma fortunatamente le difficoltà spariranno ben presto, poichè l'Impresa ha fatto venire un piccolo vapore, col quale rimorchiando i barconi carichi di terra, in poche settimane potrà riguadagnare il tempo perduto, e sviluppare tutta la sua attività su vasta scala.

Il lavoro della rimozione delle briglie, difficile per sè stesso, procede abbastanza bene. L'Impresa è stata costretta a costruire tre parati e per poter lavorare all'asciutto; anche quì è necessario di sollecitare il lavoro, se non si vuole che le prime acque dell'autunno prossimo compromettano l'opera di parecchi mesi. (Così la *Libertà* del 18 corr.).

— Leggesi pure nello stesso giornale del 21 corr.:

A Ripagrande è arrivata una vera flotta destinata ai lavori del Tevere. Vi è un piroscafo che dovrà rimorchiare i barconi destinati ai trasporti delle terre; vi è la pirodraga la quale è costata all'Impresa circa 170 mila lire; vi è una macchina per spaccare i sassi; vi sono tre o quattro magli o batti pali, e finalmente vi sono parecchi barconi per il trasporto dei materiali.

Tutte queste macchine fra qualche giorno saranno a loro posto e cominceranno a funzionare. Intanto annunziamo che al fianco del Ponte Sisto dalla parte della Farnesina sono cominciati i lavori di scavo delle fondazioni del muraglione di sostegno del Lungo Tevere, e siccome in questa località, contrariamente alle altre si è ritrovato terreno eccellente per fondare, appena gli scavi saranno giunti alla profondità stabilita dal contratto, si comincieranno subito le fondazioni.

Banca Nazionale Toscana. — Nei giorni 14 e 15 corr. ebbe luogo a Firenze l'assemblea generale degli azionisti, nella quale si deliberò di sospendere l'affare della ferrovia di Carrara, e si nominò una Commissione per esaminarlo. Fu abbnadonata l'interpellanza sul Municipio e fu votato un indirizzo al Governo intorno alla fusione. Il conte Bastogi fu eletto consigliere.

I proventi delle poste. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il prospetto delle rendite postali ottenute nel 2° trimestre 1877 in confronto con quelle verificatesi nel 2° trimestre 1876.

Nei mesi di aprile, maggio e giugno 1876 le rendite postali ascesero a L 6,022,903.12, e negli stessi mesi di questo anno a L. 6,135,864.31. Ci fu quindi un aumento di lire 112,961.19 nel trimestre di quest'anno. In tutto il primo semestre 1876 le rendite postali ascesero a L. 14,864,481.90 e nei primi sei mesi di quest'anno a L. 12,137,269.24 con un aumento quindi di L. 273,487.34. Ed ecco come si decompone la cifra di tutto il semestre 1877: Francobolli

L. 9,127,504.65; cartoline L. 668,455.20; segnatasse lire 561,562.45; tasse per l'emissione del vaglia L. 1,129,992.45; francatura dei giornali col bollo preventivo e con abbonamento L. 231,010.43; rimborsi dovuti dalle amministrazioni estere L. 171,092.16; proventi diversi L. 248,351.80.

In tutti i mesi del 1877 i proventi superarono quelli degli stessi mesi nel 1876, eccettuato il giugno in cui ci fu, quest'anno, diminuzione di L. 68,686.04 in confronto dello stesso mese nel 1876.

Esaminando le varie rendite si trova che nel semestre 1876 il reddito dei francobolli, delle cartoline, delle francature dei giornali e dei proventi diversi fu minore del 1877, e fu maggiore invece il reddito dei segnatasse, delle tasse dei vaglia e dei rimborsi dovuti dalle amministrazioni estere.

Uffici telegrafici. — Il giorno 10 corr. in Acri (provincia di Cosenza), e il 12 in S. Maria Maggiore (prov. di Novara) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; e col 10 corr. furono pure attivati al pubblico servizio gli Uffici telegrafici nelle Stazioni di Magnano-Artegna, Resiutta e Carnia (prov. di Udine); nella Stazione di Pianzano (prov. di Treviso), nella Stazione di Giojosa Jonica (prov. di Reggio Calabria), e nella Stazione di Francavilla al Mare (prov. di Chieti).

— Il 16 corr. in Seriate (prov. di Bergamo), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati con orario limitato di giorno.

Onorificenze. — Sulla proposta del Ministro dei lavori pubblici vennero nominati nell'Ordine dei Ss. Maurizio e Lazzaro: ad *Uffiziale*, il cav. Adolfo Billia, ingegnere-capo del Genio civile e direttore delle costruzioni delle Ferrovie in Sicilia; a *Cavaliere*, l'ing. Polese Luigi, direttore dell'esercizio delle Ferrovie Sarde.

Il maglio a vapore di 70 tonnellate delle Officine del Creusot. — Siamo informati che il nuovo maglio a vapore delle officine del Creusot è stato testè ultimato e cominciò a funzionare in questa settimana con pieno successo. Il peso totale della massa battente è di 70,000 chilogrammi con una corsa massima di m. 5.50; l'incudine riposa su d'un masso di ghisa del peso di 890 tonnellate.

In ragione del peso della massa battente e della corsa, si potranno fucinare senza difficoltà *lingots* d'acciaio del peso di 100 tonnellate, ed eventualmente anche di 120 tonnellate. Perciò intorno al maglio si sono stabiliti 4 *forni a gas* delle massime dimensioni, e tali da contenere i pezzi più grossi che il maglio potrà fucinare, ed inoltre 4 *mancine* idrauliche della potenza di 120 tonnellate caduna, di cui ognuna fa il servizio di uno dei forni predetti.

Finalmente le officine di colata d'acciaio furono munite di una mancina idraulica della potenza di 160 tonnellate, destinata ad estrarre dalla fossa i *lingots* d'acciaio ed a depositarli su appositi vagoni della portata di 150 tonnellate; questi, per mezzo di appositi binarii, recano poi i *lingots* sotto il maglio.

Il maglio, i 4 forni colle rispettive mancine sono collocati sotto apposita tettoia metallica di dimensioni proporzionate agli attrezzi giganteschi che ricopre.

Questi nuovi attrezzi sono i più potenti costrutti finora. Difatti il maglio più potente era quello delle officine di Krupp ad Essen, di cui la massa pesa 50,000 chilogrammi con una corsa totale massima di 3 metri; perciò può difficilmente fucinare *lingots* d'acciaio di un peso superiore a 45 o 50 tonnellate circa.

Se paragoniamo la potenza di questi due magli, al solo punto di vista del *lavoro meccanico*, nell'ipotesi di caduta della massa battente dalla massima corsa possibile per ciascuno di essi, troviamo che il *lavoro d'urto* del maglio del Creusot è di 380,000 *chilogrametri*, mentre quello del maglio di Essen è di 150,000 *chilogrametri* solamente.

L'Esposizione universale a Parigi del 1878 — Nel *Journal Officiel* del 15 troviamo il rapporto del Ministro d'agricoltura e commercio, che precede il regolamento pel conferimento dei premii all'Esposizione di Parigi.

La relazione constata lo stato d'avanzamento dei lavori del Campo di Marte e del Trocadero. I due edifizi saranno compiuti alla fine d'ottobre, cioè due mesi prima dell'epoca fissata. I collocamenti delle esposizioni dei varii paesi sono determinati e la ripartizione è già fatta fra gli espositori francesi.

Il regolamento delle ricompense pel 1878 fu approvato dopo aver subito la prova di lunghe discussioni. È formulato in guisa da offrire agli espositori ogni guarentigia di imparzialità. Sopra 650 membri del Giurì internazionale, 350 saranno stranieri e nominati dai rispettivi Governi.

Una somma d'un milione e mezzo è dedicata alle ricompense. Le medaglie d'onore per le belle arti saranno 17; l'industria e l'agricoltura avranno cento grandi premii ed eccezionali ricompense in denaro, mille medaglie d'oro, quattromila medaglie d'argento, ottomila medaglie di bronzo e ottomila menzioni onorevoli.

Canale di Suez. — Gli avvenimenti d'Oriente non hanno esercitato finora, come si poteva temere, la loro dannosa influenza sul traffico del Canale di Suez. Dal 1° gennaio al 31 luglio p. p., cioè durante il periodo dei 7 primi mesi dell'esercizio, il numero delle navi transitate è sensibilmente superiore di quello dell'anno precedente: si contava, nel 1876, 898 bastimenti; ve ne sono 1,008 nel 1877. Il tonnellaggio medio non cessando di aumentare, i prodotti del transito ne risentono naturalmente il benefico impulso. Essi ammontavano a 17,919,000 fr. nel 1876; raggiungono 19,908,000 fr. nel 1877. Se questo movimento non si arresta, la Compagnia arriverà alla fine dell'esercizio con un prodotto totale di almeno 33 milioni; in progresso di 3 milioni su quello dell'anno scorso. È inutile di avvertire che è dovuto alla navigazione inglese, all'attività dei trasporti della Gran Brettagna, in destinazione dell'India, il progresso di questo esercizio. Sopra 871 bastimenti, che hanno traversato il canale nel primo semestre, se ne contano 677 inglesi, 40 francesi, 30 italiani, 29 olandesi, 29 austriaci, 25 tedeschi, 14 danesi, 9 spagnuoli, 7 norvegiesi.

Dal 1° al 10 agosto corr. passarono il canale 44 navi. Il prodotto di questa decina ammontò a 870,000 fr.

Movimento dei veicoli a Parigi. — Nella *République Française* del 2 corrente si legge:

La Compagnia generale degli *omnibus* pubblicò testè un prospetto statistico dal quale resulta che, nel corso dell'anno 1876, la Compagnia stessa pose giornalmente in circolazione 649 vetture, ognuna delle quali percorse in media un tratto di chilometri 91 al giorno, che, moltiplicati per le 649 vetture, danno un totale quotidiano di 59,743 chilometri (il giro del mondo), e 22,167,111 chilometri per tutto l'anno.

Il numero dei viaggiatori trasportati fu di 111,250,663 per tutto il 1876, vale a dire 306,762 per giorno, ed ogni viaggiatore pagò in media 18 centesimi.

I *tramways* delle barriere della Stella e del Trono, che circolano tutti i giorni, impiegando 39 carrozzoni, durante il 1876 percorsero quotidianamente un tratto di 3588 chilometri, ossia chilometri 1,309,620 in tutto l'anno.

Il numero dei viaggiatori trasportati dai *tramways* fu di 8,490,450 sulla linea della Stella, e di 4,141,201 sulla linea del Trono, vale a dire un totale complessivo di 12,631,660 viaggiatori.

Se a quei 134,298,771 viaggiatori che andammo fin qui enumerando, si aggiungono tutti quelli che furono trasportati dalle altre vetture, dagli altri *tramways* e dalle strade ferrate, in Parigi, si raggiungerà agevolmente l'enorme totale di 250 milioni di viaggiatori.

Nuovo telemetro. — Il colonnello Roskiewicz, direttore della sezione topografica dell'Istituto geografico militare di Vienna, ha inventato un nuovo telemetro, il quale permette di calcolare le distanze sino a 10 chilometri con buonissimi risultati. Questo strumento dà per le distanze non superiori a 4000 metri una esattezza eguale a quella che si può avere dalla carta speciale.

Esperimenti di misurazione eseguiti su diversi oggetti diedero la differenza di 1 a 3 per cento, rispetto alle distanze calcolate col sistema trigonometrico.

Miniera aurifera. — Settimane sono, scrive il *New York Herald*, in prossimità di una fattoria del New Hampshire, agli Stati Uniti, venne scoperta una miniera aurifera di una grande ricchezza. Il deposito del minerale ha uno spessore di 18 piedi, e si estende dal nord-est al sud-ovest per oltre un miglio di lunghezza. Il minerale, che contiene del rame e del piombo, è ricchissimo in oro ed in argento, e si calcola che debba rendere dai 250 ai 260 dollari per tonnellata, poichè produce un 50 per 100 di rame, un 20 per 100 di piombo, un 20 per 100 d'argento, e un 10 per 100 d'oro.

Hygiopolis. — È noto, scrive il *Journal Officiel* del 28 luglio, che anni sono, in Inghilterra, venne progettato di costruire una città che riunisca tutte le condizioni igieniche desiderabili, e che, appunto perciò, dovrà ricevere il nome di *Hygiopolis*, o Città della Salute.

Ora scrivono da Londra che i lavori di costruzione avranno principio nell'autunno prossimo. La località scelta per realizzare l'idea del sig. Richardson, che progettò e promuove la costruzione di quella città igienica, trovasi nei dintorni dei bagni di mare di Worthing, nella contea di Sussex.

L'architetto e l'ingegnere, incaricati della direzione dei lavori, stanno terminando i piani. Un preventivo delle spese fu già compilato per la rete stradale e per la costruzione di una banchina e di parecchi fabbricati.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

I valori ferroviari si mantennero stazionari e non è sperabile di veder sorgere un aumento maggiore innanzi la riapertura delle Camere, le quali dovranno occuparsi dei progetti ad essi attinenti, che sono presentemente allo studio. Finora non vi ha sintomo, checchè si vada dicendo dai novellieri, che lasci sperare che questi eterni studii siano prossimi ad assumere una forma concreta, ma è una necessità ineluttabile che, presto o tardi, qualche cosa di serio si debba fare a questo riguardo, e la pazienza veramente mirabile degli azionisti e la loro fede inconcussa nell'avvenire fanno sì, che le Azioni Meridionali, se non trattate attivamente, conservano il loro corso di 337; che le Obbligazioni relative, quello di 234; i Boni 570. Le Sarde, con pochi affari, vennero negoziate a 232.50 quelle della serie A; a 229 le altre della serie B. Nominali le Pontebbane a 362.

A Parigi sempre inerte il mercato delle Azioni delle Ferrovie Romane a 66 ed a 65; le Obbligazioni relative a 240. Così delle Lombarde, oscillanti tra il 145 al 143; le Obbligazioni analoghe tra il 220 al 221. Le Vittorio Emanuele trovarono danaro scarso a 229 e 231.

CONVOCAZIONI

Ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea ordinaria pel giorno 30 corrente in Firenze (nello studio Biagini, piazza del Duomo, 15), per udire la relazione del Consiglio, relazione dei revisori, deliberazioni sul bilancio al 31 dicembre 1876, nomina di amministratori, nomina di revisori del bilancio pel 1877.

Banca Siciliana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel 23 settembre p. v. in Messina (Palazzo Municipale), per udire la relazione del Consiglio di amministrazione, presentazione dei conti e bilanci, la elezione del Consiglio d'amministrazione, la elezione di tre censori, e proposta del Consiglio d'amministrazione per la compra di 1500 azioni della Banca stessa.

Avvisi d'Asta

Il 27 corrente, presso la Prefettura di Caltanissetta si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria da Riesi al confine con Pietraperzia, della lunghezza di m. 10,225, per il presunto importo di L. 158,549.45. Deposito L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4000 in numerario.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Roma si terrà un'asta definitiva per l'appalto delle sole opere murarie ed accessorie occorrenti per la rinnovazione e sistemazione delle vie Baccina e dei Zingari, esclusi i selciati, per la presunta somma di L. 127,844.19, così ridotta in seguito ai ribassi delle due aste precedenti. Le condizioni sono le stesse del primitivo incanto.

— Il 30 detto mese, presso la Prefettura della provincia di Molise si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Pietrabbondante al confine del tenimento di Pescolanciano, della lunghezza di m. 6283.82, per il presunto importo di L. 41,310.40. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 4000 idem.

— Il 31 detto mese, presso la Prefettura della provincia di Mantova si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rinforzo, rialzo ed imbancamento di un tratto dell'argine sinistro di Po frontalmente all'abitato di Cizzolo fra i capistabili num. 109 e 118, della complessiva lunghezza di m. 2286.70, per il presunto importo di L. 70,312.76, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Torino si procederà ad una privata licitazione per l'impresa delle opere di adattamento del Foro boario per collocarvi delle batterie di artiglieria, per il presunto importo di L. 94,000; e si farà seduta stante, il deliberamento dell'impresa all'offerente maggiore ribasso d'un tanto per cento sui relativi prezzi.

— Il 3 settembre p. v., presso il Municipio di Massalubrense si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di ampliamento della spiaggia della Marina della Lobra, e per la costruzione di una banchina, per il presunto importo di L. 41,510.65. Deposito L. 4601 in valuta legale.

— Il 5 detto mese, presso la direzione d'artiglieria della fabbrica d'armi di Torre Annunziata si terrà un'asta per l'appalto in un sol lotto di sbarre in acciaio per canne di fucili, mod. 1870, fucinate n. 10,000, a lire 4, L. 40,000, da consegnarsi nel termine di 180 giorni, in due rate eguali di 5000 sbarre, la prima dopo 120 giorni, la seconda nei 60 giorni successivi. Deposito L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Vallo della Lucania si terrà un'asta per l'appalto per due anni della strada provinciale obbligatoria Laurino-Stio all'abitato del Comune di Campora, della lunghezza di m. 5599.02, per la presunta somma di L. 58,077.03, così ridotta in seguito al ribasso del 20⁰. Deposito L. 500; cauzione definitiva L. 5000 in valuta legale o cartelle del D. P.

— Il 6 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio d'Emilia si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla novennale manutenzione del 1° tronco della strada nazionale n. 23 Spezia-Reggio d'Emilia, compreso fra il valico dell'Appennino ed il Voltone di Migliara, escluse le traverse di Collagna, Busana, Cervarezza, Bagnolo nei Monti e Croce, in provincia di Reggio d'Emilia, della lunghezza di m. 46,609, per la presunta annua somma, soggetta a ribasso d'asta di L. 22,398. Deposito interinale L. 2500; cauzione definitiva mezz'annata del canone di deliberamento in numerario o cartelle del D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 33ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 13 *al* 19 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3445	3344 »	149 »	» »
Viaggiatori	834,236.80	864,826.20	»	30,589.40
Merci a grande velocità . .	243,455.30	210,496.20	32,965.10	»
Merci a piccola velocità . .	914,340.95	850,133.00	64,207.95	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,992,033.05	1,925,449.40	66,583.65	»
Navigazione sui laghi . . .	24,255.45	21,355.05	2,900.40	»
Totale della settimana. .	2,016,288.50	1,946,804.45	69,484.05	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 19 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	23,475,267.65	23,004,778.00	470,489.65	»
Merci a grande velocità . .	6,629,006.65	6,245,166.45	383,840.20	»
Merci a piccola velocità . .	26,816,114.69	25,661,894.25	1,154,220.44	»
Totale dei prodotti ferroviari	56,920,388.99	54,911,838.70	2,008,550.29	»
Navigazione sui laghi . . .	550,269.72	460,548.60	89,721.12	»
Totali	57,470,658.71	55,372,387.30	2,098,271.41	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 33ª settimana . . .	570.29	575.79	— 5.50	— 0.96
Prodotti totali . . .	16522.61	16421.00	+ 101.61	+ 0.62

Strade Ferrate Meridionali

30ª Settimana. — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	401,830.33	277.89
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	397,987.76	275.23
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 3,842.57	+ 2.66
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	12,435,576.18	8,599.98
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	10,931,615.46	7,559.90
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,503,960.72	+1040 08

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,127.—	138,095.18	122.53
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	108,008.79	107.90
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+126—	+ 30,086.39	+ 14.63
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,084.60	3,924,078.84	3,618.00
Introiti corrisp. nel 1876 .	979.87	3,310,713.56	3,378.73
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+104 73	+ 613,365.28	+239.27

Strade Ferrate Romane

23ª Settimana — *Dal* 4 *al* 10 *giugno* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	767,088.23	24,285.01
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	465,089.65	14,724.10 (a)
Differenza (in più . . .	—	301,998.58	9,560.91
Differenza (in meno. . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 10 giugno 1877.	1,647	12,610,789.40	17,358.62
Periodo corr. 1876	1,647	11,112,880.33	15,243.98
Aumento	—	1,497,909.07	2,114.64
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercita dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — *Chil.* 32

Introiti netti dal 1° al 30 giugno 1877.

NATURA DEI PRODOTTI	Quantità	Importo parziale
Viaggiatori	7,004	7,941.44
Bagagli	184	147.90
Merci a grande velocità	814	766.73
Merci a piccola velocità	831	7,109.10
Introiti diversi	»	235.49
Totale L.	»	16,200.66

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 29 Agosto 1877 N.° 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Giugno 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo il solito prospetto mensile dei prodotti riferibili al mese di giugno 1877, confrontati con quelli del giugno 1876, ed in relazione a quelli del mese precedente (*).

Da tale prospetto risulta che il prodotto lordo generale nel detto mese ascese a L. 12,605,817 (dedotta la navigazione sui laghi), mentre nel giugno 1876 era di sole L. 11,622,393; per cui tra i due anni, alla stessa epoca, avvi un aumento di L. 983,424, mentre nel maggio si aveva un aumento di L. 1,180,574, col prodotto totale di L. 13,596,139.

Devesi però notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel giugno 1876 era di chil. 7743 (come pure nel maggio dello stesso anno), nel giugno 1877 ascendeva invece a chil. 7986, essendosi nel mese medesimo aggiunti, per il nuovo tronco Romagnano-Balvano (rete Calabrese), chil. 7 ai 7979 ch'erano nel maggio.

L'indicato prodotto generale è poi composto come segue:

Viaggiatori	L. 5,914,970
Bagagli	» 236,078
Merci a grande velocità	» 1,404,042
Id. a piccola velocità	» 5,020,506
Prodotti diversi	» 30,221
Totale	L. 12,605,817
A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio in	» 60,312,373
Si ha il prodotto generale al 30 giugno 1877 in	L. 72,918,190

(*) Vedi *Monitore* N. 31 a. c.

che presenta un aumento di L. 4,273,239 in confronto dell'eguale periodo del 1876, aumento che nel maggio ascendeva a sole L. 3,157,955.

Ripartendo il suddetto prodotto generale del mese di giugno 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Giugno	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	6,917,946	297,029	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr. »	1,174,266	33,557	»
» Romane . . »	2,750,247	628,336	»
» Meridionali . »	1,607,612	13,372	»
» Sarde . . . »	87,900	»	15,719
Ferrovia Torino-Lanzo »	39,111	9,099	»
» Torino-Rivoli »	12,709	1,724	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	16,026	16,026	»
Totale L.	12,605,817	999,143	15,719

L'aumento, come si vede, è generale ed abbastanza notevole, benchè nel mese precedente ascendesse a L. 1,180,574, senza alcuna diminuzione. Esso riguarda particolarmente le Ferrovie Romane, che nel maggio presentavano un aumento di sole L. 244,457; la ferrovia Torino-Lanzo, che nel detto mese presentava un aumento di sole L. 6,036; e la Vicenza-Thiene-Schio, che presentava un aumento di sole L. 15,327. Gli altri aumenti sono tutti inferiori a quelli del mese precedente, poichè le Ferrovie dello Stato vi presentavano un aumento di L. 521,706, quelle esercitate dalla Società Sud-Austriaca un aumento di L. 51,722, e le Meridionali il considerevole aumento di L. 337,590; inoltre le Sarde presentavano pure un aumento di L. 2,355, mentre ora figurano con una notevole diminuzione.

Ripartendo poi il prodotto generale a tutto giugno 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 30 giugno	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato .	L.	40,569,611	1,057,456	»
» esercitate dalla Soc. Sud-Austr.	»	6,481,961	63,873	»
» Romane . .	»	14,187,191	1,635,167	»
» Meridionali .	»	10,827,552	1,409,760	»
» Sarde . . .	»	490,896	»	37,076
Ferrovia Torino-Lanzo	»	195,020	33,116	»
» Torino-Rivoli	»	63,151	8,135	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . .	»	102,808	102,808	»
Totale	L.	72,918,190	4,310,315	37,076

L'aumento complessivo, che a tutto maggio ascendeva a L. 3,179,312, abbraccia quasi tutte le linee, cioè: le Ferrovie dello Stato, che in quel mese presentavano un aumento di sole L. 951,619; quelle esercitate dalla Società Sud-Austriaca, che presentavano l'aumento di sole lire 45,914; le Romane, che presentavano l'aumento di sole L. 668,352; le Meridionali, che presentavano un aumento di L. 1,396,387; come pure la Torino-Lanzo, che vi figurava con un aumento di sole L. 24,017; la Torino-Rivoli che figurava coll'aumento di L. 6,411; e la Vicenza-Thiene-Schio, che presentava l'aumento di L. 86,612. Per lo contrario, le Sarde vi figuravano con una diminuzione di sole L. 21,357.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di giugno 1877 con quello del giugno 1876, abbiamo le cifre seguenti:

		Giugno	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . .	L.	1,915	»	20
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . .	»	1,255	22	»
» Romane . . .	»	1,669	381	»
» Meridionali . .	»	1,108	9	»
» Sarde	»	441	»	79
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	1,222	»	207
» Torino-Rivoli . .	»	1,059	144	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	534	»	»
Media totale	L.	1,592	78	»

mentre la media totale del maggio era di L. 1,719, con un aumento di L. 102.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto giugno, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

		Dal 1.o gennaio al 30 giugno	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . .	L.	11,303	»	318
» esercitate dalla Soc. Sud-Austriaca . . .	»	6,932	»	6
» Romane	»	8,613	992	»
» Meridionali . . .	»	7,461	972	»
» Sarde	»	2,466	»	187
Ferrovia Torino-Lanzo . .	»	6,094	»	1,615
» Torino-Rivoli . . .	»	5,262	678	»
» Vicenza-Thiene-Schio	»	3,426	»	»
Media totale	L.	9,237	269	»

mentre la media totale a tutto maggio era di L. 7,627, con un aumento di L. 174.

In quanto alla navigazione sui laghi, il prodotto del mese di giugno 1877 ascese a L. 84,663, cioè con un aumento di L. 2912 in confronto del giugno 1876, mentre nel maggio si aveva invece una diminuzione di L. 264, col prodotto di L. 80,846; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto giugno ascese a L. 401,771, cioè con la diminuzione di L. 17,001, in confronto dell'eguale periodo del 1876, mentre nel maggio si aveva pure una diminuzione di L. 18,517, col prodotto complessivo di L. 319,074.

STRADE FERRATE ROMANE

RELAZIONE del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale ordinaria del 28 giugno 1877.

(*Continuazione e fine* — V. N. 34).

Movimento e prodotto dei bagagli e cani — Il seguente prospetto indica il movimento dei bagagli e dei cani, verifitosi nel 1876 in confronto di quello dell'anno precedente.

	1876	1875	in più nel 1876	in meno nel 1866
Bagagli – Peso reale in chilogrammi . .	9,359,800	8,427,700	932,100	»
Cani – Numero . . .	15,433	17,619	»	2,186

Il prodotto medio chilometrico lineare pei bagagli e cani fu nel 1876 di L. 435.18, e quello a chilometro-treno fu di L. 0.12, con una diminuzione sui rispettivi dati del 1875 di L. 28.59 e di L. 0.01.

La diminuzione di prodotto verificatasi nel 1876 su questo ramo di trasporti è stata di L. 49,465.67, di cui lire 45,537.41 pei bagagli, e di L. 3,928.26 pei cani, sebbene nel 1876 siasi trasportata una quantità di bagagli maggiore che nel 1875. Questa anomalia si spiega esaminando il percorso medio dei bagagli, che è stato nel 1876 di soli chil. 215 per quintale, mentre nel 1875 il percorso medio raggiunse la cifra di chil. 240 circa. Il prodotto medio per quintale-chilometro è stato nel 1876 di L. 0.0344, a fronte di L. 0.0364 ottenute nel 1875, perchè nel 1876 fu trasportata una maggiore quantità di bagagli a prezzo ridotto.

Movimento e prodotto delle merci a G. V. — Il seguente prospetto contiene il movimento delle merci a grande velocità, distinto secondo i varii titoli d'introito.

		1876	1875	in più nel 1876	in meno nel 1876
Oggetti di Finanza	Valore dichiarato od assicurato . . . L.	140,432,027	108,745,650	31,686,377	»
	Peso reale in chilog.	163,407	69,065	91,342	»
Bozzoli	Peso reale in chilog.	301,813	508,643	»	206,830
Derrate alimentari	id.	21,915,900	15,749,300	5,166,600	»
Messaggerie	id.	23,032,080	18,536,892	4,495,188	»
	Chilog.	44,713,500	34,863,900	10,056,430	206,830
Detraendo dall'aumento la diminuzione di				206,830	
Resta l'aumento effettivo di . . .				9,849,600	

Rilevasi da questo prospetto come il movimento delle merci a grande velocità nel 1876 fu in notevole aumento, mentre invece si ebbe una notevole diminuzione nel trasporto dei bozzoli.

Il prodotto del trasporto di merci e altri oggetti a gran velocità ha superato nel 1876 di L. 248,550.07 quello del

1875; conseguentemente si è verificato nel prodotto medio chilometrico lineare l'aumento di L. 156.02.

Movimento e prodotto dei veicoli, bestiami e feretri a G. V. — Nel seguente quadro figura il movimento dei veicoli, bestiami e feretri a grande velocità verificatosi nel 1876, ed il corrispondente movimento dell'anno 1875.

		1876	1875	in più nel 1866	in meno nel 1876
Vetture a due ruote	N.	109	52	57	»
Vetture a quattro ruote	»	180	250	»	70
Feretri	»	56	37	19	»
Cavalli in vagone-scuderia	»	753	678	75	»
Bestiame { Quantità tassate per capo		26,952	23,820	3,132	»
Bestiame { Quantità tassate per vagone completo		36,071	39,008	»	2,937

Questo ramo di trasporto non ha dato, in confronto del 1875, un notevole aumento di prodotto; infatti l'introito medio per chilometro, ottenuto nel 1876, è stato di L. 109.83 a fronte di L. 157.27 verificatosi nel 1875.

Riassunto dei prodotti dei trasporti a G. V. — Riassumendo pertanto gli introiti inerenti ai trasporti della grande velocità, trovasi che essi ammontarono nel 1876 a L. 17,642,217.45, mentre nel 1875 ascesero soltanto a L. 17,407,471.60.

Ebbesi quindi nel 1876 un aumento nell'ammontare complessivo dei prodotti della grande velocità di L. 231,745.84.

E poichè l'introito medio chilometrico di questi trasporti nel 1876 fu di L. 11,074.84 e nel 1875 di L. 10,927.49, ne risulta che sul prodotto complessivo dei trasporti a grande velocità ebbesi nel 1876, a fronte dell'anno precedente, l'aumento di L. 147.35 al chilometro.

Movimento e prodotto delle merci a P. V. — Nel trasporto delle merci a piccola velocità si ebbe nel 1876, di fronte del 1875, il movimento che si rileva dal seguente prospetto.

		1876	1875	in più nel 1876	in meno nel 1876
Bevande e spiriti	Toun.	33,380	26,700	6,680	»
Bitume e pece	»	3,483	2,497	986	»
Cereali	»	155,762	132,435	23,327	»
Colori e materiali coloranti	»	25,135	16,954	8,181	»
Combustibili { Carboni fossili, ecc.	»	130,508	111,308	19,200	»
Combustibili { Legna da ardere, ecc.	»	106,900	103,782	3,118	»
Concimi	»	10,102	8,102	2,000	»
Derrate { Alimentari	»	22,500	21,783	717	»
Derrate { Coloniali	»	11,129	12,327	»	1,198
Filati e tessuti	»	11,888	11,629	259	»
Materiale da costruzione { Legnami	»	99,582	110,598	»	11,016
Materiale da costruzione { Marmi, graniti	»	98,335	102,381	»	4,046
Materie tessili greggie	»	9,716	9,618	98	»
Metalli { greggi	»	17,740	19,384	»	1,644
Metalli { lavorati	»	8,073	9,516	»	1,443
Minerali e prodotti minerali	»	23,350	24,611	»	1,261
Prodotti animali	»	6,277	5,304	973	»
Prodotti chimico-industriali	»	6,802	6,586	216	»
Prodotti e materie grasse	»	12,800	14,850	»	2,050
Prodotti vegetali	»	14,565	12,153	2,412	»
Stampati e carta	»	10,841	10,138	703	»
Stoviglie, vetrerie e terre cotte	»	8,807	10,665	»	1,858
Stracci ed avanzi	»	23,935	24,089	»	154
Merci diverse	»	27,335	27,180	155	»
Trasporti per conto delle Gabelle { Sale	»	15,559	11,848	3,711	»
Trasporti per conto delle Gabelle { Tabacco	»	6,985	4,817	2,168	»
Trasporti per conto delle Gabelle { Diversi	»	1,278	276	1,002	»
Trasporti per conto del Governo { con richiesta	»	2,700	2,893	»	193
Trasporti per conto del Governo { con riscontro	»	4,517	5,695	»	1,178
Trasporti per conto della Società	»	51,153	49,055	2,098	»
	Tonn.	961,137	909,174	78,004	26,041
Detraendo dall'aumento la diminuzione di tonnellate				26,041	
Resta un aumento effettivo di				51,963	

Il movimento totale del servizio merci a piccola velocità fu adunque nel 1876 superiore di tonnellate 51,963 a quello verificatosi nel 1875.

Detraendo però dal movimento totale delle due annate i trasporti rispettivamente fatti per conto della Società, risulta che il numero delle tonnellate trasportate per conto del pubblico fu nel 1876 di 909,984, e nel 1875 di 860,119, d'onde un aumento di tonnellate 79,865 nell'anno 1876.

Il precedente prospetto indicando dettagliatamente l'aumento o la diminuzione verificatasi nei diversi generi di merce trasportata, noi non crediamo necessario di farvi commenti; e quindi passiamo ad esaminare i prodotti di questo importante ramo di trasporti.

Il prodotto totale delle merci a piccola velocità, essendo salito nel 1876 a L. 8,850,857.94, ha superato di L. 697,942.78 quello del 1875, che è stato di L. 8,152,915.16.

Quest'aumento è dovuto, sia alla maggiore quantità delle merci trasportate, sia al maggior percorso. Infatti, nel 1876 si ebbero 127,621,232 tonn.-chilometro contro 113,712,255 nel 1875; e così la percorrenza media di ogni tonnellata fu nel 1876 di chilometri 140 circa, mentre nel 1875 era stata appena di chilometri 132.

Il prodotto per chilometro lineare delle merci a piccola velocità ascese rispettivamente, nei due anni sovraindicati, a L. 5,556.09 ed a L. 5,117.96, d'onde un aumento di lire 438.13 nel 1876.

Movimento e prodotto dei veicoli, bestiami e feretri a P. V. — Nel 1876 il movimento dei veicoli, bestiami e feretri a picccola velocità fu quale risulta dal quadro seguente, in cui figura pure il corrispondente movimento del 1875.

		1876	1875	in più nel 1876	in meno nel 1875
Carrozze e carri a 2 e 4 ruote	N.	515	186	329	»
Veicoli per ferrovie	»	62	15	47	»
Locomotive	»	12	6	6	»
Bestiame { Cavalli in vagone scuderia	»	155	62	93	»
Bestiame { Quantità tassate per capo	»	7,082	5,843	1,239	»
Bestiame { Id. per vagone completo	»	26,069	13,070	12,999	»

Il prodotto dei suddetti trasporti nel 1876 fu di lire 48,510.51, e così superiore di sole L. 124.57 a quello del 1875, sebbene la quantità dei bestiami trasportata nel 1876 sia stata assai maggiore di quella dell'anno precedente; il che significa che il percorso chilometrico è stato assai minore.

Il prodotto medio chilometrico lineare fu nel 1876 di L. 30.45, e nel 1875 di L. 30.37.

Riassunto dei prodotti dei trasporti a P. V. — Riassumendo ora gli introiti relativi ai trasporti della piccola velocità, si ha nel 1876 un totale di L. 8,899,368.45, e così superiore di L. 698,067.35 a quello del 1875, che ascese a sole L. 8,201,301.10.

Così il prodotto medio chilometrico dei trasporti a piccola velocità, che nel 1875 fu di L. 5,148.33, saliva nel 1876 a L. 5,586.54 con un aumento di L. 438.21.

Introiti diversi — Nell'anno 1876, gli introiti diversi ascesero a L. 115,998.83, con una differenza in più di lire 2,433.14 in confronto del 1875. Il prodotto per chilometro fu quindi, nei detti due anni, di L. 72.82 pel primo e di L. 71.29 pel secondo, con un aumento di L. 1.53 pel 1876.

Riassumendo il fin qui esposto, si vede che l'aumento totale dei prodotti nel 1876 è stato di L. 935,246.33, corrispondente a quello di L. 587.09 per chilometro lineare.

Prodotti fuori traffico — I prodotti fuori traffico, dei quali non si è tenuto conto nel confronto come sopra fatto dei prodotti lordi del traffico, perchè, come è noto, essi formano un titolo a parte, ammontarono nel 1876 per le reti riunite a L. 329,114.03, con un aumento di L. 6,552.13 in confronto a quelli del 1875 che furono di L. 322,561.90.

Il dettaglio dei detti prodotti del 1875 si rileva dal suballegato H del bilancio.

Costo dell'esercizio. — Il costo dell'esercizio delle reti sociali fu nel 1876, fra spese ordinarie e straordinarie, di

L. 14,616,471.63 per la rete italiana
» 5,487,821.94 per la rete romana
» 20,104,293.57 per le reti riunite.

Questa somma, ragguagliata alla lunghezza chilometrica lineare esercitata ed alla media del chilometro-treno, corrisponde per le reti riunite ad una spesa di L. 12,620.40 a chilometro lineare, ed a quella di L. 3.55 per chilometro-treno.

La spesa di esercizio del 1875 fu per le reti riunite di

L. 19,559,588.66. corrispondente in media a L. 12,278.46 per chilometro lineare ed a L. 3.60 a chilometro-treno; cosicchè nel 1876 si ebbe una spesa totale maggiore di quella dell'anno precedente per L. 544,704.91, equivalente ad un aumento medio di spesa di L. 341.94 a chilometro lineare e ad una diminuzione di L. 0.05 a chilometro-treno.

Parallelo delle spese, secondo la loro distinzione in ordinarie e straordinarie. — Le spese ordinarie ammontarono nel 1876 a

L. 13,024,105.54 per la rete italiana
» 4,278,703.47 per la rete romana
» 17,302,809.01 per le reti riunite.

Le spese straordinarie ascesero in detto anno a

L. 1,592,366.09 per la rete italiana
» 1,209,118.47 per la rete romana
» 2,801,484.56 per le reti riunite.

Le spese ordinarie suddette ragguagliano in media per le reti riunite a L. 10,861.79 a chilometro lineare, ed a L. 3.05 a chilometro-treno; mentre le straordinarie corrispondono in media a L. 1,758.61 per chilometro lineare, ed a L. 0.49 per chilometro-treno.

Le spese ordinarie del 1875 furono per le reti riunite di L. 17,271,695.47, cioè in media L. 10,842.24 a chilometro lineare e L. 3.10 a chilometro-treno. Le straordinarie ammontarono in detto anno a L. 2,287,893.19, e così a lire 1,439.22 per chilometro lineare ed a L. 0.42 per chilometro-treno.

Resulta pertanto dal confronto di tali cifre che nel 1876 le spese ordinarie aumentarono, a fronte di quelle del 1875, di L. 31,113.54, e le straordinarie di L. 513,591.37. Parimente, essendosi verificato nella spesa media chilometrica ordinaria l'aumento di L. 19.55 e quello di L. 322.39 per la parte straordinaria, resulta un aumento di spesa a chilometro lineare di L. 341.94; mentre nella spesa media del chilometro-treno, essendosi avuta nel 1876 una diminuzione di L. 0.12 per la parte ordinaria ed un aumento di L. 0.07 per la parte straordinaria, l'aumento residuale fu di sole L. 0.05.

Confronto delle spese ordinarie e straordinarie dei differenti servizii. — I seguenti prospetti contengono il riassunto delle spese ordinarie e straordinarie, distinte per servizio, del 1876, in confronto con quelle del 1875; dai detti prospetti rilevasi pure la misura in cui su ciascun titolo del bilancio si ebbe nel 1876 un aumento od una diminuzione di spesa.

Spese ordinarie.

TITOLI DEL BILANCIO	1876	1875	1876 in più	1876 in meno
Amministrazione generale	1,551,909.88	1,570,027.10	»	18,117.22
Movimento e Traffico . . .	4,503,540.26	3,996,079.19	507,461.07	»
Telegrafo	308,045.57	297,991.19	10,054.38	»
Manuten. e Sorveglianza.	5,438,191.78	5,549,663.14	»	111,471.36
Trazione e Mat. mobile . .	5,701,121.52	6,057,934.85	»	356,813.33
Totale L.	17,302,809.01	17,271,695.47	517,515.45	486,401.91
Detraendo la differenza in meno di . . . . . . L.			486,401.91	
Resta un aumento effettivo nel 1876 di . . . . L.			31,113.54	

Spese straordinarie.

TITOLI DEL BILANCIO	1876	1875	1876 in più	1876 in meno
Amministrazione generale	97,763,45	155,231.79	»	57,471 34
Movimento e Traffico . . .	»	24,463.04	»	24,463.04
Telegrafo	2,920.00	3,060.40	»	140.40
Manuten. e Sorveglianza .	2,700,801.11	2,105,134.96	595,666.15	»
Trazione e Mat. mobile . .	»	»	»	»
Totale L.	2,801,484.56	2,287.893.19	595,666.15	82,074.78
Detraendo la differenza in meno di . . . . . . L.			82.074.78	
Resta un aumento effettivo nel 1876 di . . . . L.			513,591.37	

In aumento a quanto potrete rilevare dall'esame del Suballegato *F* del bilancio, che contiene il confronto delle suddette spese ordinarie e straordinarie per le due annate 1876 e 1875, distinte per capitolo e per articolo colle relative medie chilometriche lineari e di percorso, noi ci intratterremo con brevi parole ad illustrarvi le differenze avvenute pel 1876, a fronte delle spese del 1875.

Amministrazione generale. — La economia ottenutasi in questo ramo di servizio nel bilancio del 1876 fu di L. 47.45 a chilometro lineare e di L. 0.02 a chilometro-treno, avendo questa spesa raggiunto nel 1875 la cifra di L. 957.48 a chilometro lineare e quella di L. 0.28 a chilometro-treno, mentre nel 1876 discese a L. 910.03 per chilometro lineare ed a L. 0.26 per chilometro-treno.

Movimento e traffico. — Nel 1876 la spesa media chilometrica di questo servizio è salita a L. 2,827.09, e quella per chilometro-treno a L. 0.79, con un aumento, a fronte del 1875, di L. 303.21 per la prima e di L. 0.05 per la seconda.

Gli articoli del bilancio di questo servizio, sui quali si ebbe nel 1876 un maggiore aumento di spesa, sono quelli relativi al personale, gli attrezzi necessarii pel servizio delle merci, agli stampati e biglietti pei viaggiatori, alle macchine per le manovre, ed alla illuminazione pel servizio delle Stazioni; e questo aumento è dovuto in massima parte al maggior traffico, al riordinamento del personale viaggiante, all'acquisto di nuovi copertoni pei carri, ed infine al rincaro dell'olio e del petrolio.

Telegrafo. — Il servizio telegrafico costò in media alla Società nel 1876 la somma di L. 195.20 per chilometro lineare e quella di L. 0.05 per chilometro-treno, con una diminuzione insensibilissima a chilometro-treno e con aumento sulla spesa del 1875 di L. 6.22 a chilometro lineare: aumento, del resto, giustificato dai lavori fatti per rimontare 12 Ufficii, per aggiungere nuovi fili sulla linea Maremmana allo scopo di agevolare la corrispondenza colla Capitale, per impianto di suonerie elettriche a 11 dischi giranti, e in genere per far fronte al sempre crescente lavoro.

Al 31 dicembre 1876, la Società possedeva lo stesso numero di Ufficii telegrafici dell'anno precedente, cioè N. 156, in 129 dei quali si fece servizio anche per lo Stato e pei privati.

Il numero dei telegrammi salì nel 1876 alla cifra di 1,755,779, cioè 196,132 dispacci più di quelli avutisi nell'anno precedente. Dei telegrammi suddetti resultano trasmessi per esclusivo servizio della strada ferrata sociale N. 556,593, con un aumento di N. 81,604 sopra i telegrammi corrispondenti dell'anno 1875.

Il profitto ricavato dalla Società pel servizio privato fu nel 1876 di L. 116,871.16; e, se i dispacci di ferrovia fossero stati pagati all'atto dell'accettazione, la Società avrebbe incassato per questo titolo la somma di L. 1,079,660.10.

Se si considera poi che il servizio del telegrafo costò alla Società L. 310,965.57, e se da questa spesa si detrae l'utile ricavato dal telegrafo in L. 116,871.16, la vera spesa sostenuta dalla Società si riduce a L. 194,094.41, e quindi un Ufficio in media è costato L. 1,244.19, con un aumento di L. 15.13 sul costo dell'anno precedente; e volendo tener conto che dal 10 gennaio al 5 dicembre rimase anche aperto un Ufficio telegrafico all'Arbia, la spesa media per Ufficio scenderebbe a L. 1,236.27, con un aumento di sole L. 7.21 a fronte del precedente esercizio.

Considerando infine che l'Amministrazione per ciascuno dei suoi telegrammi spese in media L. 0.348, e che questi dispacci tassati a tariffa sarebbero costati L. 1.93 ciascuno, ne consegue che essa risparmiò i 4[5 della spesa che avrebbe dovuto incontrare, se non avesse avuto in proprio i telegrafi.

Mantenimento e Sorveglianza. — Per questo servizio s'incontrò in media nel 1876 la spesa di L. 5,109.22 a chilometro lineare e quella di L. 1.44 a chilometro percorso, e così maggiore di L. 303.96 e di L. 0.03 sulle respettive medie del 1875.

A tale aumento contribuirono specialmente i lavori di definitiva riparazione eseguiti ai ponti del Marta, dell'Albegna e delle Saline, tutti sulla linea maremmana, i quali erano stati danneggiati dalle alluvioni dell'anno precedente.

Nella spesa dei binarii si verifica un aumento complessivo, dovuto ai ricarichi di ghiaia fatti specialmente nelle linee Roma-Napoli, ed alle traverse rinvenute guaste e sostituite, all'atto che si procedeva al rinforzo della linea Livorno-Roma.

Giova però notare che, sebbene la spesa totale per le ruotaie e materiali accessorii apparisca assai sensibilmente inferiore a quella del precedente anno 1875, ciò devesi attribuire piuttosto ai prezzi assai più miti, ai quali si poterono avere i metalli, che non a diminuzione di provviste necessarie; inquantochè nel 1876 si è potuto quasi completare il cambiamento d'armamento tra Firenze ed Empoli, dove ora esiste, senza lunghe lacune, il tipo Vignole.

Un aumento sensibile presenta pure il capitolo dei fabbricati, nel quale per la prima volta figurano in quest'anno i lavori di riparazione e mantenimento delle Stazioni di Roma e di Napoli.

Finalmente anche il personale occorrente alla vigilanza presenta in quest'anno un aumento di spesa, in seguito al maggiore servizio notturno attivato coll'orario del 1876.

Trazione e Materiale mobile. — Anche in questo anno la spesa chilometrica di questo servizio, che nel 1875 era discesa a L. 3,802.86, si verificò minore di quella di detto esercizio, avendo raggiunto soltanto la cifra di L. 3,578.36, con che si ottenne una economia di L. 224.00 a chilometro lineare. Parimente si ebbe un risparmio di L. 0.11 a chilometro-treno, avendo questa spesa raggiunto nel 1875 la somma di L. 1.11, ed essendo discesa nel 1876 a L. 1.00.

Questa differenza dipende in massima parte dai minori prezzi del combustibile e dei materiali, tanto per riparazioni, quanto per nuove costruzioni; come pure dai miglioramenti introdotti nell'ordinamento dei lavori di manutenzione e riparazione delle locomotive e dei veicoli. I seguenti due prospetti contengono i dati di dettaglio relativi al consumo dei combustibili ed alle altre spese del servizio della trazione.

Combustibili consumati nell'anno 1876 *per l'alimentazione delle locomotive.*

QUALITÀ	Quantità		Prezzo medio	IMPORTO
Carbon fossile in pani K.	49,659,899 »	Per ogni tonnellata	41.265	2,049,224.14
Coke	7,586,649 »		33.409	253,465.84
Carbone in polvere	1,473,630 »		41.667	61,401.33
Lignite	4,898,685 »		15.162	74,275.14
Legna di quercia da ardere	8,633.53	Per ogni stero	4.552	39,302.93
Id. di traverse vecchie	3,554.77		3.235	11,499.66
Id. zeppe vecchie	42.50		2 »	85 »
Id. in frantumi	64.50		2.750	177.30
Fasci di stipa	159,441 »	p/°	8.500	13,546.43
			(1) Totale L.	2,502.977.77

(1) Questa spesa supera quella di L. 2,125,516.98, addebitata al servizio della Trazione nelle spese dell'anno, perchè essa comprende anche quella del combustibile per le manovre e per i treni materiali, addebitata ai Servizii dei Movimento e del Mantenimento, nonchè quella del combustibile consumato per l'esercizio delle linee Pisa-Colle-Salvetti, Terontola-Chiusi e Falconara-Ancona.

Dettaglio delle spese del Servizio della Trazione e del Materiale mobile fatte nell'anno 1876.

INDICAZIONE DEI CONTI	CHILOMETRI-TRENI 5,655,898		
	Spese nette	per 0|0	Costo per chilometro treno
Condotta . . . . L.	782,456.57	13.725	0.1384
Combustibile . . . . »	2,125,516.98	37.282	0.3758
Servizio dell'acqua . . . . »	75,252.57	1.320	0.0133
Illuminazione e ungimento locomotive . . . . »	344,080.10	6.035	0.0608
Ungimento, pulitura e piccolo mantenimento dei veicoli . . . . »	237,177.48	4.160	0.0419
Riparazione locomotive . »	569,682.99	9.993	0.1007
Id. vetture . . . »	409,448.97	7.182	0.0724
Id. vagoni . . . »	315,910.42	5.541	0.0559
Spese generali . . . . . . »	841,595.44	14.762	0.1488
Totale L.	5,701,121.52	100,000	1.0080

N.B. Nel percorso suddetto non è compreso quello fatto con treni materiali per conto Magazzino in chilometri 26,497, nè il servizio complementare.

Prodotti netti. — Dopo l'analisi da noi fatta, tanto dei prodotti, quanto delle spese dell'esercizio 1876 in confronto a quello precedente, non ci rimane che riassumere sì gli uni che le altre per dedurne il prodotto netto.

Abbiamo veduto come, senza tener conto dei prodotti fuori traffico, siasi ottenuto nel 1876 per le reti riunite
l'introito lordo di . . . . L. 26,657,584.72
quello medio chilometrico di . . . . . » 16,734.20
e quello per chilometro-treno di . . . » 4.71
mentre le spese ordinarie dell'esercizio furono in detto anno di L. 17,302,809.01, corrispondenti in media a lire 10,861.79 a chilometro lineare esercitato ed a L. 3.05 a chilometro percorso.

Aggiungendo ai prodotti lordi del traffico quelli fuori traffico e cioè L. 329,114.03, avremo l'introito totale di L. 26,986,698.75, corrispondente in media a L. 16,940.80 per chilometro-lineare ed a L. 4.77 per chilometro-treno.

Cumulando poi le spese ordinarie colle straordinarie, formasi la somma di L. 20,104,293 57, corrispondente in media a L. 12,620.40 a chilometro lineare ed a L. 3.55 a chilometro-treno.

Risulta quindi un prodotto netto di L. 6,882,405.18, corrispondente in media a L. 4320.40 a chilometro lineare ed a L. 1.21 a chilometro-treno, maggiore cioè di quello avutosi nel 1875 per una somma di L. 249.27 a chilometro lineare, e di L. 0.02 a chilometro-treno.

Esercizio delle linee spettanti alle Provincie di Pisa e Perugia. — L'esercizio della linea Terentola-Chiusi, in base alla Convenzione 14 novembre 1875, ha procurato alla Società un lucro di L. 32,682.37, compresa la prestazione del materiale mobile. Il servizio dei trasporti a piccola velocità cominciò ad essere attivato il 1° agosto 1876.

Per quanto riguarda la linea Pisa-Colle Salvetti, noi ci troviamo sempre nelle condizioni che vi abbiamo esposte nel rapporto della gestione 1875.

Esercizio del tronco Falconara-Ancona. — Essendosi regolato nel 1876 il conto dell'esercizio di questo tronco, a partire dalla data in cui andò in vigore la nuova Convenzione colla Società delle Ferrovie Meridionali (15 settembre 1873), figura nel bilancio, sotto un apposito titolo, la somma di L. 51,731.58, che rappresenta la perdita verificatasi nell'esercizio stesso a tutto l'anno 1875; perchè gl'introiti di questo tronco non bastarono a compensare gli oneri che esso ci porta, cioè i correspettivi dovuti alla Società delle Ferrovie Meridionali e le spese di trazione e di condotta dei treni propri del suddetto tronco.

Conclusione.

Con questi dati, sembra che voi possiate, o signori, rendervi esatto conto dei resultati dell'esercizio della gestione sociale per l'annata chiusa al 31 dicembre 1876; e quindi attendiamo fiduciosi che, accogliendo la proposta fattavene dagli onorevoli Sindaci, vogliate approvare il bilancio consuntivo dell'esercizio medesimo, quale esso viene sottoposto al vostro voto.

Questo esercizio è ormai il terzo, che si chiude dacchè fu sottoscritta la Convenzione del 17 novembre 1873, e ne

dobbiamo constatare, non senza rincrescimento, che quel contratto non potè essere peranco convertito in legge.

Benchè ragioni e vicende a tutti note sieno state l'unica causa di questi ritardi, sì in questi ultimi tempi, come in quelli più remoti, abbiamo tuttavia voluto ricordarvelo, non senza assicurarvi che, per parte nostra, non furono pretermessi nè eccitamenti, nè pratiche officiali ed officiose per spingere il R. Governo alla definizione di uno stato di cose, a cui si rilegano tali e tanti interessi in sofferenza.

Del resto, la soluzione del problema per il riordinamento delle Ferrovie del Regno fu anche recentemente oggetto di dichiarazioni così esplicite da parte del Governo dinanzi alla Camera, da dover ritenere che la questione ferroviaria sarà una delle prime che verranno alla medesima presentate, al riaprirsi della sessione parlamentare.

Se pertanto, come ne abbiamo fiducia, si avvicina il momento in cui la Convenzione del 17 novembre 1873, ottenuta la sanzione del Potere legislativo, diverrà un fatto compiuto, noi, obbedendo al mandato da voi ripetutamente ricevuto, non tralescieremo premure per affrettarlo, nè perderemo di vista l'altro voto da voi espresso per ottenere, nelle combinazioni che avranno per scopo il futuro assetto della rete sociale, un miglioramento ai vostri interessi.

IL CONCORSO DELLA PROVINCIA DI GENOVA nell'impresa del Gottardo

Nel precedente numero abbiamo annunciato la recente discussione e deliberazione del Consiglio provinciale di Genova circa il concorso per la ferrovia del Gottardo. Completiamo oggi, come abbiamo promesso, i ragguagli relativi all'importante argomento.

Nella seduta del 20 corr. venne data lettura della lettera del Ministro dei lavori pubblici, con cui annunziava che, in seguito della Conferenza internazionale testè tenuta a Lucerna avendo l'Italia aumentato di altri 10 milioni la sua quota pel compimento dei lavori del Gottardo, egli domanda che le Provincie ed i Comuni aumentino proporzionatamente i loro sussidii per tale impresa.

Il cons. *Boccardo* disse che, essendo egli stato uno dei tre delegati dal nostro Governo a rappresentare l'Italia alla Conferenza di Lucerna, poteva fornire delle dilucidazioni su questo argomento.

Premette che colla Convenzione di Berna del 15 luglio 1869 era stato stabilito per la rete del S. Gottardo il costo di 187 milioni di lire, di cui 132 a carico del Governo svizzero, i rimanenti a carico dell'Italia e della Germania; ma che ben presto si palesò quei milioni non essere sufficienti, e ciò per tre cause: la prima, una reale insufficienza nelle valutazioni fatte dagl'ingegneri; la seconda, che realmente si fecero spese qualche volta tutt'altro che economiche, poichè nelle linee ticinesi si spese con soverchia larghezza; e la terza, che è forse la più potente, che nella Convenzione di Berna il Governo svizzero, incaricato della sorveglianza dei lavori, permise che si stabilisse una Compagnia costituita con soli 34 milioni di capitale, emettendosi per altri 68 delle Obbligazioni. E dei 34, soli 14 ne furono versati.

Quando apparve a tutti evidente il fatto, che il capitale non rispondeva ai bisogni, il Governo svizzero invitò la Compagnia del Gottardo a fare uno studio speciale; ed il suo Direttore riferì che occorrevano ancora altri 102 milioni, oltre i 187.

Questo fatto parve talmente mostruoso, che fu per opera speciale del nostro Governo se gli altri Governi studiarono la quistione sopra luogo, e la Svizzera nominò pure una Commissione federale, la quale trovò che pel compimento dell'opera sarebbero bastati 289 milioni.

Ma questa somma non poteva che provocare il fallimento della Compagnia e la distruzione dei lavori già eseguiti.

Ad ovviare questo pericolo, venne stabilita la Conferenza di Lucerna tra i delegati di Germania, Svizzera, Italia, che, radunatasi il 3 giugno, durò sino al 13. La delegazione italiana non mancò, innanzi tutto, di richiamare l'attenzione sull'origine di tutte le dolorose conseguenze constatate, adoperando un linguaggio vibrato; entrò quindi nello studio del vero fabbisogno, che da 74 milioni poteva ancora essere ridotto a 65. Ma come trovar questa somma? Ricorrere al mercato? La Compagnia, che ebbe un così infelice principio, non l'avrebbe certo trovata. Garanzie? La Germania le rifiutò costantemente.

Si doveva quindi lasciar morire l'impresa, o ricorrere ad una nuova combinazione.

La Svizzera propose allora i suoi due famosi sistemi: o fare una linea interrotta dal lago dei Quattro Cantoni coi così detti *passaggi*, o attuare intiera la rete con una pendenza del 48 e del 52 per mille.

I tre delegati dell'Italia sorsero unanimi contro questi due sistemi, che favorivano solo la Svizzera e la Germania, non mai Genova. Allora si cercò di trovar il modo di sciogliere la questione, e lo si compendiò nella riduzione della rete, eliminandosi tre linee che erano tutte giovevoli solo alla Svizzera, fra le quali quella del Monteceneri.

Con ciò il fabbisogno si ridusse ancora a 40 milioni, e questa nuova riduzione si deve specialmente all'opera della delegazione italiana.

Come trovarli? L'Italia, innanzi tutto, escluse l'idea che i Governi dessero il sussidio; ma, siccome anche la Compagnia non avrebbe trovata tal somma, così si credette di ridurla ancora, dietro nuova proposta dell'Italia, a 18 milioni, divisibili in tre parti eguali pei tre Stati. Gli altri delegati ne chiesero 28, 10 all'Italia, 10 alla Germania, ed 8 alla Svizzera, ed è su ciò che oggi trattano i tre Governi.

Il cons. *Boccardo* dice che, se si adotteranno i risultati della Conferenza di Lucerna, le sorti di Genova sono assicurate, perchè fu assicurata la comunicazione diretta colla Germania colla linea Immensee-Pino.

Sulle linee di raccordo, dice che parecchi sono i progetti: primo il lacuale dell'ing. Solidati, secondo quello dell'ing. Tatti, da Novara per Gallarate-Pino colla pendenza del 9 $^{0}/_{00}$; il terzo da Gavirate, colla pendenza del 5 0/00, sul quale emise pure voto favorevole la Commissione all'uopo nominata dalla cessata Amministrazione municipale di Genova.

Il cons. Boccardo crede che si commetterebbe un gravissimo errore non accettando il trattato di Lucerna. Fa inoltre considerare che i nostri vicini, Milano soprattutto, hanno pure degli interessi importanti, sebbene minori di quelli di Genova, in codesta intrapresa, e che devono tenersi in considerazione.

Infine crede che nessuna delle tre linee succitate giovi nè per Milano, nè per Genova, ma che se ne debba trovare un'altra di conciliazione, lasciandosi libero il Governo di scegliere la linea al di quà delle Alpi.

— Nella seduta del 21, continuandosi la discussione sul concorso della Provincia nella ferrovia del Gottardo, il cons. *Doria* osservò che l'Italia non deve concorrere nelle spese di lusso che la Svizzera fece per le sue strade ferrate, essendo noto com'essa costrusse una Stazione di lusso.

Egli entra poi nello spirito del trattato di Berna, e trova che fu alterato e che furono rotte le condizioni per le quali era dato il concorso delle Provincie.

Egli dice che il sussidio votato dalla Provincia di Genova non si sarebbe più obbligati giuridicamente a darlo, militando in proposito il parere di tre insigni giureconsulti del Foro genovese; ma che lo si deve corrispondere per ispirito di moralità.

Entra in quistioni di cifre, e dice che la rata inscritta ora nel bilancio da pagarsi è di L. 37,937.04, e che sul milione votato si pagarono già dalla Provincia L. 246,238.15. Lascia ai suoi colleghi il decidere se debba continuarsi il pagamento, ma raccomanda loro di convincersi che la linea da farsi sia veramente utile per Genova; confessa che rimase oppresso dalle spiegazioni date ieri da Boccardo, per cui non spera nulla di buono, e teme anzi per l'avvenire di questa intrapresa.

Boccardo risponde che l'on. Doria è caduto in equivoco sulle linee da costruirsi; ripete che la Conferenza di Lucerna soppresse puramente le tre linee svizzere, prima decretate, ma che non è per nulla pregiudicata la questione della linea internazionale. Una delle tre linee soppresse è quella del Monteceneri, che non serve affatto per Genova, ma che avrà col tempo una grande importanza, secondo l'opinione dell'on. Correnti, pel commercio dell'estremo Oriente colla Germania. L'oratore non nasconde ch'essa avrà una importanza speciale per la Lombardia.

La Conferenza di Lucerna eliminò le tre linee svizzere, che non importano a Genova nè punto, nè poco; e la loro eliminazione o il loro aggiornamento non pregiudica la linea d'Immensee-Pino, che è la linea principale che sola può servire a Genova.

Per quanto riguarda le linee cisalpine, i tecnici non sono d'accordo per istabilirla in unione alla galleria del Gottardo; e ripete i dati esposti ieri. Il Consiglio non può esser chiamato a modellare il suo voto sopra l'una o l'altra delle linee in progetto, ma deve mostrar fiducia nel Governo, che opererà secondo il patriottismo e gli interessi dell'Italia.

Dice che ieri omise di parlare delle garanzie che l'Italia deve chiedere, perchè, col nuovo sussidio di 10 milioni, non succedano le stesse malversazioni lamentate prima. A questo proposito, si è inserito nel protocollo della Conferenza del 13 giugno 1877 un articolo, che è l'11°, in cui è detto che il Governo svizzero sorveglierà rigorosamente l'esecuzione dei lavori, assumendosi la garanzia morale dei medesimi, rivedendo ogni tre mesi i piani e il tracciato dei lavori eseguiti, e come si spesero i denari nei medesimi; ogni mese esso dovrà presentare agli Stati interessati un analogo prospetto.

Il cons. *Boccardo* conchiude col dire che ad uno Stato sovrano non si potevano chiedere maggiori garanzie.

Il cons. *Molfino* prega i suoi colleghi a non ritornare sul passato. Egli crede che il debito di un milione della Provincia di Genova sia un debito d'onore, ed i debiti d'onore devono soddisfarsi. Pensa che, quando la Conferenza di Lucerna sia tradotta in fatto, si debba continuare il pagamento del sussidio, incaricando la Deputazione di adoperare le necessarie cautele.

È contrario però all'aumento del sussidio, non dal lato della questione finanziaria, ma dell'entità dei sussidii già votati in unione col Municipio, e superiori di gran lunga a quelli di altre Provincie e Comuni.

I 10 milioni imposti in più all'Italia saranno pagati dai contribuenti in generale, e non devono essere in una parte qualunque a carico della Provincia di Genova; e conchiude proponendo l'ordine del giorno sulla domanda del Governo per l'invocato aumento del sussidio.

Il cons. *Negrotto* parla sulla linea di congiunzione, e teme dell'operato della Lombardia, la quale osteggia la linea Pino-Immensee.

Egli riconosce essere un atto di patriottismo il votare un'aggiunta al milione già votato, quando il Parlamento avrà approvato ciò che fu convenuto nella Conferenza di Lucerna.

Anche il cons. *Bruzzo* trova morale il pagamento del sussidio già votato dalla Provincia, non militando quei titoli giuridici che favoriscono il Comune di Genova per opporsi al pagamento del fondo dal medesimo votato; ma non conviene coll'on. Negrotto per un aumento del sussidio, sembrandogli già abbastanza gravi i sacrifizii fatti dalla Provincia.

Il cons. *Priario*, tributando un elogio al senatore Boccardo per l'esposizione da lui fatta ieri ed oggi, prende argomento dalla medesima per opinare che non si debba spendere più di quanto si è statuito, dopo l'esperimento fatto che si spesero 3 milioni in una sola Stazione svizzera; e conviene pienamente col voto dell'on. Molfino.

Anche i cons. *Chiappa* e *Busticca* appoggiano tal voto; il cons. *Berio* appoggia invece vivamente la proposta Negrotto.

Sorge il *Commissario Regio* ad impugnare quanto espose il cons. Molfino, dicendo che non potrebbe a meno di far cattiva impressione un voto negativo dell'aumento.

Però l'ordine del giorno Molfino, da noi riferito nel precedente numero, venne pienamente approvato, restando respinta la proposta Negrotto per un aumento di concorso.

Nostre Corrispondenze

Le Ferrovie Sarde.

Roma, 28 agosto.

All'assemblea generale straordinaria della Società anonima delle strade ferrate Sarde, che si tenne qui il 21 corrente, fu assai più che di consueto numeroso il concorso degli azionisti, lunga e vivace la discussione; fatto maggiormente notevole questo, ove si consideri che la temperatura romana-senegalese, della quale siamo gratificati dal cielo, non è punto uno stimolo ad affollarsi in una sala chiusa, per rimanervi dall'1 alle 6 pom., e per giunta a sfiatarsi i polmoni e fare ginnastica di mani e di piedi!.....

Ciò prova come i possessori delle Azioni Sarde abbiano giustamente annesso molta importanza all'ordine del giorno sottoposto alle loro deliberazioni.

Il numero delle Azioni depositate ascese nientemeno che a 64587, e 133 furono i membri intervenuti a rappresentarle.

L'assemblea fu convocata, come ricorderete, per approvare i nuovi statuti, più armonicamente accordati colle condizioni attuali della Società, e per eleggere contemporaneamente il nuovo Consiglio d'amministrazione, che dovrà rimanere eccezionalmente in carica sino a tanto siano aperte all'esercizio tutte le linee del 2° periodo, oggetto della Convenzione stipulata col Governo il 1° maggio scorso.

Al disegno di statuti presentato dal Consiglio venne contrapposto un intero disegno di diversi azionisti, formulato e presentato dai signori De-Tivoli e Muratori, coll'ottimo intendimento, sebbene fallito, di abbreviare la discussione, ed altresì per evitare il pericolo di nuocere alla economia dell'insieme con emendamenti parziali e staccati. Le modificazioni introdotte, che ottennero integralmente l'approvazione di una fortissima maggioranza, furono in realtà poche, ma importanti; e vennero combattute da un piccolo numero di azionisti, con altrettanta asprezza ed ostinazione, che, secondo me, poca ragionevolezza e poca giustizia.

All'art. 2°, che indica lo scopo della Società (la quale, tra parentesi, conserverà la denominazione attuale di *Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde*), vollero nel loro controprogetto aggiungere gli azionisti che: « La Compagnia potrà altresì assumere qualsiasi altro lavoro od opera si richieda per l'andamento e sviluppo del traffico sulle linee della Compagnia, come mezzi di comunicazione col continente, sia a vapore che altrimenti, magazzini ecc.; e potrà altresì acquistare terreni e fare qualsiasi contratto necessario, o conducente all'efficace esecuzione degli scopi della Compagnia ».

Or bene, chi non ignora come le miniere abbiano largamente contribuito da qualche lustro al risorgimento notevolissimo della Sardegna, trasformando radicalmente i paesi e le città esistenti nelle regioni metallifere; come le miniere possano e debbano essere uno dei più importanti fattori dei rapidi progressi a cui la Sardegna può essere condotta; quanto serie sieno, per altra parte, le difficoltà contro le quali l'industria mineraria deve lottare nell'isola, non deve, mi sembra, disapprovare, ed anzi deve esser lieto che una Società, la quale ebbe già largo concorso di capitali esteri, si proponga di migliorare le vie di comunicazione, favorire, ad esempio, la colonizzazione delle terre circostanti alle miniere ed alle ferrovie da costruirsi, impiantare fonderie, e infine rimediare ai principali ostacoli allo sviluppo economico della Sardegna, che sono: il costo dei trasporti, la mancanza di forza motrice economica, e l'insalubrità del clima. Immaginatevi che le

condizioni di viabilità sono ancora tali, da trovare più comodo e meno costoso far venire in qualche centro importante d'industria, per esempio il vino da Marsiglia, quando ne tornano i bastimenti che vi hanno portato i minerali, anzichè farlo venire dall'interno dell'isola. La quale mia asserzione, avendo quasi dell'incredibile, io penso di confortarla col rimandarvi alla lettura della preziosa Relazione del deputato Sella alla Commissione d'inchiesta per la Sardegna sulle condizioni dell'industria mineraria dell'isola.

L'altra modificazione di maggiore rilievo agli statuti del Consiglio, proposta dai suddetti azionisti ed approvata dall'Assemblea, fu un atto di giustizia reso alle 20 mila Azioni dal N. 40,001 al 60,000; le quali, appartenendo pure alla medesima classe A, costituita da N. 60,000 Azioni di *preferenza*, avevano subìto; all'epoca della loro emissione nel 1875, un trattamento speciale, nocivo a loro moralmente, e in fondo materialmente dannoso per tutti.

Si deliberò quindi un equo ed opportuno pareggiamento, affidando al nuovo Consiglio lo studio del modo di non ledere i diritti dei terzi.

Finito l'esame degli statuti, l'azionista signor De Tivoli propose all'Assemblea che il nuovo Consiglio da eleggersi dovesse entrare immediatamente in carica.

Locchè, per verità, non era per nulla in opposizione al disposto della sovraccitata Convenzione del 1° maggio, nè all'ordine del giorno, come volle sostenere a lungo il consigliere Della Stufa, presidente dell'Assemblea, appoggiato dal collega senatore Astengo, rifiutandosi persino ostinatamente, con nuova giurisprudenza parlamentare, a porre ai voti la proposta. Un calmo ed abilissimo ragionamento dell'azionista comm. Rosmini, impiegato superiore del Ministero delle finanze, decise il Consiglio d'amministrazione a ritirarsi e deliberare in proposito; e la conseguenza fu, che i consiglieri Ross, Della Stufa, Astengo e De Renzis diedero, seduta stante, le loro dimissioni. Rimasero al loro posto i consiglieri marchese Villahermosa, il cav. Guarducci ed il comm. Segrè, che fu proclamato presidente dell'Assemblea. Posta quindi ai voti la mozione De Tivoli, fu approvata ad unanimità, salvo l'astensione dell'azionista signor Gaia, segretario generale della Società; e si finì col prendere atto della mozione dell'avv. Sciolla, che raccomanda al nuovo Consiglio la ripresa del pagamento degl'interessi sulle Azioni sociali.

Dopo si addivenne alla nomina del Consiglio, e rimasero eletti con 728 voti i signori: Epaminonda Segrè e Thomas Barnes; con 724 voti il marchese Stefano Manca di Nissa e Villahermosa; con 710 il cav. Guarducci, e con 704 il signor John Young.

Il Barnes è un ragguardevole personaggio, già deputato al Parlamento inglese, uno dei primi direttori delle Ferrovie Sarde dal 1863 al 1865, ora presidente della Compagnia Yorkshire e Lancashire Railway (strada ferrata, le cui invidiabili Azioni sono quotate alla Borsa di Londra il 39 0[0] in più del prezzo d'emissione).

Il Young è un ricco possidente, socio principale della ditta Turquand-Young e C., liquidatore della Casa Semenza.

Il Griffini è il noto direttore della Cassa di risparmio di Milano; non mi sembra che occorra aggiungere altro per dimostrare quale prezioso acquisto sia la sua collaborazione al Consiglio delle Ferrovie Sarde.

Il marchese di Villahermosa è un ricco possidente di Cagliari, direttore residente della Compagnia sino dal 1870.

Il Guarducci è un reputato banchiere di Firenze, già direttore anch'egli della Compagnia nel 1873.

Il comm. Segrè è l'antico ed il nuovo consigliere delegato, alla cui non comune perseveranza ed abilità è dovuto il miracolo della conclusione della nuova Convenzione tra il Governo a la Compagnia, sospiro di tanti anni; è l'esperto amministratore che, mediante l'economia sino all'osso, imparata forse alla scuola del Sella sotto al quale fu alto funzionario, iniziò l'esercizio sociale del 1877 con un avanzo attivo. laddove il bilancio del 1875 chiudevasi lasciando il patrimonio della Compagnia gravato di una eccedenza passiva di L. 500,000 all'incirca.

Si converrà dunque facilmente con me da ogni persona spassionata, come i nomi del nuovo Consiglio debbano esser cagione a bene sperare circa all'avvenire della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.

Mi dimenticavo annunziarvi che venne deliberata la riapertura di un'Agenzia sociale a Londra, e ne sarà, mi si assicura, affidata la direzione al prelodato sig. De-Tivoli, già stimato segretario della Compagnia dal 1863-74.

B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Il 2 settembre prossimo avrà luogo ad Airolo la riunione della Commissione internazionale per la solita visita annuale della grande Galleria del Gottardo, allo scopo di constatare il progresso dei lavori durante gli 11 mesi dal 1° ottobre 1876 al 1° settembre 1877.

I Commissarii per l'Italia sono il Comm. Massa, Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, ed il Comm. Biglia, Ispettore del Genio civile.

Sul guasto avvenuto al ponte in ferro, di m. 20 di luce, sul Rivo S. Antonio, a due chilometri circa prima della Stazione di Modane, di cui parlarono in questi giorni i giornali cittadini, siamo in grado di dare i seguenti esatti ragguagli.

Il 23 corr., alle ore 1.30 pom. circa, un grosso macigno, del volume di circa m. c. 30, travolto dalle acque del Rivo S. Antonio in massima piena, venne ad urtare contro la travata a monte dell'impalcatura in ferro, e la squarciò per la lunghezza di 50 centimetri. Il treno 44, che arriva a Modane alle 2.14 pom., fu fermato a tempo dai guardiani dell'Alta Italia: ed il treno 5, che parte da Modane alle ore 2.30 pom., fu trattenuto in Stazione, e quindi, mediante trasbordo, col materiale del treno 44, arrivava a Torino in orario. Il trasbordo fu pure eseguito pei successivi treni 6, 41, 48; ed intanto, durante la notte, essendosi puntellata la travata rotta, il treno 3, che parte da Modane alle 5.30 ant. del 24, potè transitare sul ponte senza trasbordo; ed il servizio è così continuato su di un solo binario fra Bardonnêche e Modane, e durerà ancora per 3 o 4 giorni al più, cioè fino a che saranno ultimati e posti a sito due cavalletti di rinforzo, che fu disposto di collocare a sostegno della travata guastatasi.

Questi lavori provvisorii vengono eseguiti dall'Alta Italia; ma la Società Parigi-Lione-Mediterraneo penserà alla riparazione definitiva, essendo il tronco di sua proprietà, e non avendone l'Alta Italia che l'esercizio.

Ci scrivono da Roma che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, riesaminato il progetto di allacciamento della linea Legnago-Rovigo-Adria con quella di Rovigo-Bologna, opinò nulla doversi mutare nel progetto primitivamente approvato. Inoltre emise parere favorevole ai progetti: di un passaggio a livello ed altre opere lungo il tronco Campofranco-Caldare; di consolidamento della trincea Scalume e rilevato Moncado,

nel tronco Leonforte-Villarosa: di lavori alla galleria e trincea delle Conche nella linea Eboli-Balvano; e di riparazione dell'argine stradale presso la Stazione di S. Remo.

Ci annunziano pure che il Ministero d'agricoltura, industria e commercio invitò, con recente circolare, le Prefetture del Regno a compilare una statistica sul lavoro degli operaj negli Stabilimenti industriali. La natura e la topografia dello Stabilimento, il numero e l'età degli operaj che vi sono impiegati, le malattie e le loro cause, l'influenza che sulle malattie medesime, seguite o no da morte, possono avere il lavoro, il vitto, l'alloggio e le condizioni igieniche dello Stabilimento; la media della mortalità degli operaj, durante l'ultimo decennio: sono questi i dati principali che si richiedono per l'ideata statistica.

Il 16 corr. cessava di vivere a Fontainebleau, in seguito a polmonite aggravata da febbre tifoidea, l'egregio cav. Maurizio Diday, che fu già Direttore delle Ferrovie Lombardo-Venete in Verona.

Nato a Grenoble nel 1809, e compiuti con onore gli studii nelle Scuole politecniche di Parigi, entrò nell'Amministrazione delle miniere, ove rimase sino al 1849, in cui venne destinato ad amministrare, quale Commissario governativo, ed a dirigere l'esercizio della ferrovia Marsiglia-Avignone.

Nel 1856, all'epoca dell'acquisto delle Ferrovie Lombardo-Venete, fu nominato Direttore dell'esercizio delle medesime; ufficio che lasciò soltanto nel 1865, all'epoca della fusione e costituzione della Società dell'Alta Italia.

Durante questo periodo, egli ha lasciato nei molti che lo hanno conosciuto, e particolarmente nel nostro personale ferroviario, fama di esperto organizzatore, mirabile per prontezza e sicurezza di disposizioni; sempre calmo e di carattere gioviale, seppe cattivarsi, oltrecchè la stima, la simpatia e l'affezione generale.

Lasciata nel 1859 la Direzione di Verona pochi mesi prima della guerra, ritornò dopo la battaglia di Magenta a Milano, ove creò una nuova Direzione, assumendo subito l'esercizio delle linee, mano mano che venivano liberate dalla occupazione austriaca, dirigendo gl'importantissimi trasporti militari, resi più difficili in quei momenti per la scarsezza del materiale, essendo noto a tutti che la maggior parte di questo era rimasta al di là di Verona.

Così pure egli estese la sua giurisdizione sull'Italia centrale, quando nel 1861 si effettuò la fusione delle ferrovie Lombarde e dell'Italia centrale, passate poi nel 1865 sotto la denominazione di *Alta Italia*, insieme con quelle del Piemonte.

Ritornato nel 1865 in Francia col titolo d'Ingegnere in capo delle miniere, gli venne affidata la sorveglianza d'una delle più importanti ferrovie francesi, quella del Nord; ed avuto riguardo ai suoi distinti servigii, fu poco dopo promosso ad Ispettore generale delle miniere (massimo grado a cui possano giungere gli ingegneri politecnici); posizione eminente ch'egli conservò sino al 1874, epoca in cui, raggiunto il limite d'età prescritto dai regolamenti, venne posto nel ben meritato riposo.

Ritiratosi presso la sua famiglia a Fontainebleau, vi chiudeva i suoi giorni in seguito alla fiera malattia sovraindicata, circondato dall'affetto e dal compianto dei parenti e dei molti amici, di cui non era scarso il numero anche tra noi.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuovo valico appennino. — Nella seduta del 22 corr. del Consiglio provinciale di Genova, il Presidente, in seguito all'invito del cons. Doria di esprimere un voto al Governo per la costruzione d'una ferrovia succursale a quella dei Giovi, disse che già il Comune e la Deputazione si occuparono di questa importantissima quistione, la quale fu anche oggetto di una conferenza speciale dei deputati liguri; che studii e proposte già furono concretati; e che non si è mancato inoltre di fare vive pratiche presso il Governo.

Dopo queste spiegazioni, fu messo ai voti il seguente ordine del giorno, proposto dal cons. Berio in unione al cons. Doria:

« Il Consiglio, approvando la proposta Doria-Berio, accetta un voto al Governo del Re per la costruzione della ferrovia succursale alla Galleria dei Giovi;

« Confida che la Deputazione provinciale, d'accordo col Consiglio comunale e colla Camera di commercio, continuerà ad occuparsi con tutta la maggior sollecitudine possibile per l'adempimento di questo voto, e farà inoltre quant'altro crederà più conveniente per la pronta esecuzione della ferrovia sussidiaria ».

Venne approvato all'unanimità, tranne un voto.

Ferrovie venete interprovinciali — Il 28 corrente, il comm. Betocchi, ispettore del Genio civile, insieme al Regio Commissario comm. Badii, preposto alle costruzioni ferroviarie della linea Vicenza-Treviso, al Regio Commissario Maironi, preposto all'esercizio, ai rappresentanti del Consorzio ferroviario ed a quelli della Società Veneta, ha fatto la visita del tronco Cittadella-Vicenza. Dietro di ciò, ed appena venga approvato l'orario, l'intera ferrovia Vicenza-Treviso sarà aperta all'esercizio; il che può essere di giorno in giorno.

Il 27 si radunava in Padova l'assemblea delle ferrovie interprovinciali. Si rielesse a membro del Comitato il cav. Loro, che aveva compiuto il triennio; a membro e Presidente il senatore Lampertico, che aveva compiuto il suo periodo di tempo come membro dell'Assemblea.

Si approvò il preventivo 1878, e si diede atto al Comitato delle comunicazioni concernenti l'esecuzione delle deliberazioni dell'assemblea per l'istituzione dell'Ufficio di controllo, per l'ultima operazione di credito, per la definizione delle vertenze dipendenti dalla costruzione.

Fu quindi deliberata la festa d'inaugurazione, che avrà luogo coll'apertura della ferrovia Padova-Bassano, entro un mese da quella Vicenza-Treviso, quindi agli ultimi di settembre o ai primi di ottobre. I tre convogli, partendo da Padova, Treviso, Vicenza, si riuniranno in un solo a Cittadella, che procederà sino a Bassano, dopo che si sarà fatta una visita al ponte di Fontaniva.

Ferrovie Venete. — Leggesi nella *Provincia di Belluno*:

Mercoledì prossimo avrà luogo a Montebelluna una riunione dei Corpi morali interessati nella linea ferroviaria Treviso-Feltre-Belluno, essendo stato presentato il progetto della variante per Istrana. La nostra Deputazione provinciale sarà rappresentata dai deputati cav. Giulio Maroza e cav. Francesco Bonsembiante.

Stazione internazionale alla Pontebba. — Leggiamo nell'*Osservatore Triestino* del 18 corr.:

Una eterna questione venne finalmente risolta. Si tratta della costruzione della Stazione internazionale al confine italo-carinziano. Chi la voleva sul suolo italiano, chi sul terreno austriaco. Se badiamo al giornale di Klangenfurt, si sarebbe abbandonata l'idea d'una Stazione internazionale, e si avrebbe deciso di costruirne una sul territorio austriaco ed altra sul territorio italiano.

Ferrovia di Ciriè. — Ad ovviare la ripetizione di tante disgrazie che accadono sul ponte sulla Dora, il quale non ha se non un tavolato, gli abitanti del borgo Dora avevano ricorso al Municipio di Torino, perchè a lato del ponte della ferrovia fosse messa una passerella per i pedoni, la quale, in pari tempo, sarebbe riuscita di utile grande per le continue relazioni del così detto borgo del Pallone con le strade di Milano e di Lanzo.

Il Sindaco si mostrò disposto a secondare un sì giusto e poco dispendioso desiderio, ed anzi intavolò opportune pratiche con la Direzione della ferrovia e col Commissariato governativo.

Sarebbe tempo, invero, di provvedere con sollecitudine alle esigenze della circolazione, impedendo ulteriori disgrazie.

Ferrovie Romane. — Il *Pungolo* di Napoli scrive:
Veniamo assicurati che la Società delle Ferrovie Romane, per essere in grado di potere, in ogni evenienza, far fronte a forti trasporti militari, ha fatto ridurre a vetture di 3.ª classe 70 carri per merci, da tenersi sempre pronti ad ogni semplice richiesta. Le panche sono disposte in modo, che in ogni vagone possono viaggiare comodamente 32 soldati con armi e bagagli. L'invenzione ed il disegno sono dell'egregio ingegnere Mari, capo del Movimento nelle dette ferrovie. In tal modo, e con soli 70 vagoni, si possono trasportare in brevissimo tempo 2240 soldati, senza tener conto di altrettante vetture, che in poche ore, sulla sola sezione napolitana, possono sempre essere messe a disposizione del Ministro della guerra.

Ferrovia Orte-Viterbo — Il *Diritto* scrive:
Ieri (23) il Consiglio provinciale di Roma ha stanziato la somma di L. 15,000 per gli studii della ferrovia Orte-Viterbo.
Questa ferrovia, che sarebbe la vita e la prosperità della città di Viterbo e di tutta la campagna viterbese, tornerebbe di grande vantaggio a Roma, considerando che, i prodotti di quel feracissimo suolo, e specialmente i vini, oggi non possono essere trasportati alla Capitale, stante la via lunga, erta e faticosa.
Oltre ai vantaggi economici, la linea Roma-Viterbo aprirebbe ai forestieri, ai *touristes*, agli artisti, agli studiosi, la facilità di vedere le preziose reliquie della storia e dell'arte, di cui è ricca quella città.
Facciamo voti perchè il tanto desiderato tronco, che congiunga Viterbo col tronco ora esistente Orte-Roma, possa essere presto un fatto compiuto.

Ippoferrovie in Roma — Al Consiglio provinciale di Roma, nella seduta del 25 corrente, si portò in discussione la domanda della Società dei *tramways*, concessionaria della linea Roma-Tivoli, per ottenere che alla suddetta concessione venisse tolta la condizione impostale dal Consiglio di portarla fino a Subiaco.
Il relatore della Commissione, Crispigni, dichiarò di convenire nella domanda, con che si togliesse alla Società il sussidio chilometrico di L. 200, già dal Consiglio concesso con la primitiva deliberazione.
Dopo lunga discussione, il consigliere Aureli propose il seguente ordine del giorno, che fu accettato anche dal relatore, e votato a grande maggioranza dal Consiglio:
« Il Consiglio provinciale accoglie la domanda della Società dei *tramways*, concessionaria della linea Roma-Tivoli, e la esonera dalla condizione appostale di protrarla fino a Subiaco, tenendo ferme tutte le altre condizioni, e specialmente quella del sussidio chilometrico accordato in lire 200; e fa premura alla Deputazione, perchè cooperi per la pronta costruzione di questa linea, così utile non solo per la città di Tivoli, ma per la provincia intera e per la stessa città di Roma ».

Ferrovie Sarde — Gli azionisti della Società delle Ferrovie Sarde, riunitisi il 24 corrente in assemblea generale straordinaria in Roma, hanno approvato i nuovi statuti sociali, come ne faceva loro obbligo la Convenzione stipulata col Governo il 1° maggio 1877; ed hanno inoltre eletti a comporre una novella Amministrazione i signori:
Comm. Epaminonda Segrè, Thomas Barnes, marchese Stefano di Villahermosa, John Young, comm. Achille Griffini, cav. Angiolo Guarducci. (*V. nostra corrispondenza da Roma*).

Nuove Convenzioni militari. — Leggiamo nell'*Italia Militare*:
Venne estesa la Convenzione 16 marzo 1870 per i trasporti militari per ferrovia al tronco Frassia-Cosenza, della linea da Buffaloria di Cassano a Cosenza, di modo che in detta linea non rimane che la interruzione Majolungo-Frassia (chilometri 10) da percorrere sulla via ordinaria.
Venne pure estesa la detta Convenzione al tratto di 4 chilometri Grassano-Calciano, della linea Torremare-Potenza.

Servizio sanitario militare — La *Libertà* del 26 scrive:
Tempo fa, venne nominata una Commissione sanitaria militare, incaricata di esaminare il nostro sistema ferroviario dal punto di vista del servizio sanitario in tempo di guerra.
Essa doveva riferire sul materiale occorrente e facile a ridurre, sulle diramazioni del servizio, sulle località ove converrebbe istituire ospedali e depositi di feriti, proponendo poi un intero sistema pel pronto sgombero dei feriti dagli ospedali di seconda linea e pel loro invio nell'interno del paese.
La Commissione viaggiò lunghi mesi, e presentò la sua relazione. Ci viene ora assicurato, e riferiamo con tutta riserva, che il Ministro della guerra ha prese le necessarie disposizioni, acciò alcune delle proposte della Commissione possano essere effettuate, occorrendo, nel più breve tempo. Pare trattisi soprattutto della riduzione dei carri ordinarii in carri d'ambulanza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 16.60 dal lato di Göschenen, e di m. 21.30 dal lato di Airolo; in totale m. 37.90. cioè m. 5.40. Il lavoro venne sospeso per tre giorni a Göschenen e per due ad Airolo, attesa la presenza di terreni franosi.

Ferrovie svizzere. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 24 corr.
Il sig. Bertheau-Hürlimann, membro della Commissione di Rapperswyl per l'inchiesta sullo stato finanziario della Società ferroviaria Lago di Zurigo-Gottardo, dichiara nella *Gazzetta commerciale Svizzera* che, in seguito a constatazione dei conti di detta Società, vennero pagati al signor Blotnitzki, in undici differenti rate, fr. 8131; al sig. Blotnizki ed al suo aggiunto sig. Feller fr. 1100; al signor Feller fr. 1300; al sig. Osent in Berna fr. 1367; ed ai signori Osent e Feller fr. 600: in complesso fr. 12,498. Già da quattro settimane, il Governo di S. Gallo aveva avuto cognizione dell'impiego del sig. Blotnitzki nella ferrovia Lago di Zurigo-Gottardo; siccome poi il Cantone di S. Gallo è interessato in questa impresa per fr. 180,000, ed il Governo ha un rappresentante nel Consiglio d'amministrazione della ferrovia, così chiese una copia di questi pagamenti, e la trasmise al Dipartimento federale delle ferrovie. Fu quindi sopra questo documento che quest'ultimo fece i passi già noti.
— Un telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 27, reca:
Ieri il popolo bernese respinse la proposta governativa sull'accettazione del *deficit* del budget quadriennale, e quella del prestito di fr. 935,000, già fatto per la ferrovia Berna-Lucerna.

Ferrovie francesi. — Con decreto dell'11 corr., il Ministro dei lavori pubblici, sig. Paris, ha riorganizzato la Commissione speciale, già istituita presso quel Ministero con decreto del 6 gennaio 1872, dandole il titolo di Commissione centrale per le ferrovie, e coll'incarico di dar parere su tutte le quistioni relative, così alla concessione e costruzione, come all'esercizio delle ferrovie: questioni che non entrano esclusivamente nelle attribuzioni dei Consigli generali dei ponti e strade e delle miniere, e della Commissione per le invenzioni e regolamenti ferroviarii; ma specialmente sullo studio e sulla scelta dei tracciati, sugli atti di concessione e Capitolati relativi, sulla costruzione delle Stazioni e fermate, sull'esercizio tecnico e commerciale e sulle tariffe, ed in generale su tutte le quistioni concernenti i rapporti delle Compagnie coll'Amministrazione.
Il decreto indica tutte le persone ed Autorità che devono comporre la detta Commissione, sotto la presidenza

del Ministro stesso, distinguendo quelle che avranno voto deliberativo su tutti gli affari, da quelle che lo avranno soltanto consultivo; ed aggiungendo che gli Amministratori, Direttori o Capi-servizio delle Compagnie ferroviarie possono esser chiamati dal Ministro a presentare alla Commissione le loro osservazioni sopra determinate quistioni.

Con altro decreto del 16 corr. il Ministro medesimo pubblicò i nomi di tutti i componenti la detta Commissione centrale; ed il *Journ. des trav. publ.* aggiunge ch'essa tenne già il 18 la sua prima seduta, in cui il Ministro enumerò i servigi prestati dalla preesistente Commissione, ed espose le nuove attribuzioni di cui essa venne investita, con l'aumento del personale relativo, per meglio raggiungere lo scopo della sua istituzione.

Soprattutto accennò alla grave questione che preoccupa l'opinione pubblica, quella delle tariffe; e dichiarò che il Governo, pure rispettando le Convenzioni intervenute tra lo Stato e le Compagnie, desidera introdurre in questa materia i principali miglioramenti reclamati dal commercio, in particolare sotto il rapporto dell'unità e della semplicità. Una Sotto-Commissione verrà appunto incaricata di studiare ed approfondire l'importante argomento; ed altre Sotto-Commissioni permanenti o temporarie verranno istituite, secondo i bisogni del servizio. —

— Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia del Mezzodì ad aprire all'esercizio, dal 18 corr., la ferrovia da Foix a Tarascon-sur-Ariège. La lunghezza di questa linea è di chil. 16.620.

Il Ministro ha pure autorizzato la Compagnia dell'Est ad aprire all'esercizio, dal 25 corr., la sezione della ferrovia da Louguyon a Pagny-sur-Moselle. La lunghezza di questa sezione è di chil. 32.300.

— Un decreto del Presidente dichiara di utilità pubblica la costruzione della ferrovia d'interesse locale da Lione a Saint-Genix-d'Aoste per Cremieux e Morestel, con raccordamento alla linea da Lione a Ginevra, alla Stazione della Part-Dieu a Lione.

Una sovvenzione di 150,000 fr. è assegnata dal dipartimento dell'Isère per la esecuzione di questa ferrovia.

Un altro decreto dichiara pure d'utilità pubblica la ferrovia d'interesse locale da Valogues (linea Parigi-Cherbourg) verso Barfleur per Vaudreville, con raccordamento alla Stazione di Montebourg-le Ham (linea medesima). Una sovvenzione come sopra è assegnata dal dipartimento della Manica.

Ferrovie d'America. — Secondo le più recenti corrispondenze dagli Stati Uniti, la situazione continua ad essere gravissima nella Pensilvania, a motivo degli scioperi. Gli scioperanti ricevono quotidianamente ordini dai loro capi di mantenersi irremovibili nelle loro pretese, sotto pena di morte. Le Compagnie, dal canto loro, non solo non son disposte a cedere, ma intendono di licenziare quanti hanno preso parte allo sciopero. Ad Avondale e Plymouth sono stati arrestati 72 rivoltosi; ma non trovandosi testimoni a loro carico, sono stati rimessi in libertà tutti, ad eccezione di tre condannati come detentori di armi proibite. Il 9° reggimento, accampato a Wilkesbane, è stato rimpiazzato da altre truppe; si dice che quel reggimento, formato quasi tutto di operaj e specialmente di minatori, agisca molto freddamente contro gl'insorti.

La Compagnia delle vie ferrate Lehigh Valley, visto che la forza pubblica è impotente a proteggere i suoi treni, fatti segno quasi sempre ai colpi d'armi da fuoco degli scioperanti, ha sospeso il movimento, finchè non le venga garantita la più ampia sicurezza.

Presso Nanticoke si tengono ogni notte, con grande spavento dei pacifici abitanti, numerose adunanze di uomini mascherati.

A Scranton una numerosa banda, penetrata nelle officine della Compagnia Delaware Lakawanna and Western, le ha fatte sgombrare a colpi di *revolver*, ferendo gravemente tre operaj. Il Sindaco, accorso sul luogo del disordine, è stato salvo solo grazie allo intervento di un prete cattolico; ma tanto egli, che il suo liberatore sono stati percossi dagli scioperanti, e ne hanno riportate varie dolorose contusioni. La banda ha rimontato quindi in massa la via Washington per mettere a sacco i magazzini di Main Street; ma è stata dispersa a colpi di fucile da 40 volontarii, che costituiscono la forza armata del villaggio; 4 scioperanti sono stati feriti a morte.

A cáusa di questi disordini, il commercio è immensamente sofferente, il che rende generale l'indignazione contro i rivoltosi; molte compagnie di soldati sono state mandate di nuovo nella località infestata; si spera ch' esse potranno reprimere quello sciopero così fatale per tutto il paese.

Notizie Diverse

Lavori edilizii in Roma. — Leggesi nel *Diritto* del 22 corr.

I lavori per l'adattamento di una parte dell'ex-convento di S. Silvestro per gli Ufficii postali e telegrafici procedono con grande attività.

Più che adattamento, si potrebbe chiamare una nuova e grandiosa fabbrica, tante sono le trasformazioni, che cambiano completamente la faccia all'edificio, così all'interno, che all'esterno.

All'interno si crearono nuovi piani e una infinità di locali grandi e piccoli per l'Amministrazione generale delle poste e dei telegrafi.

Al piano terreno si costruiscono tutti gli Ufficii per il servizio postale e telegrafico.

Gli sportelli per gli Ufficii postali furono distribuiti sotto il gran porticato, che gira intorno al cortile, formando un vasto parallelogrammo.

Il cortile sarà convertito in un ameno giardino, e chiuso da una cancellata in ferro fuso. L'antica fontana, che c' è nel mezzo, verrà restaurata ed abbellita.

La parte del palazzo che guarda la via della Vite è già compiuta. Si lavora colla massima premura onde mandare innanzi l'altra facciata, che resta incastonata tra la chiesa di S. Silvestro e il palazzo del Ministero dei lavori pubblici.

Si spera che entro la prossima primavera anche questa facciata sarà compiuta, e saranno compiuti i lavori interni.

— La *Libertà* dice che i lavori per il proseguimento della via Nazionale procedono con discreta alacrità.

Il passaggio per la via del Quirinale non potrà essere aperto alle vetture che fra un mese o poco meno; lo potrebbe essere anche fra pochissimi giorni, se il Municipio volesse permettere agli appaltatori l' uso delle mine. Noi non siamo competenti a giudicare della convenienza di questo permesso. Però all'Ufficio tecnico municipale si può raccomandare di vedere se vi fosse modo, con un uso assai moderato delle mine, di aiutare il celere procedimento dei lavori.

Il tratto che dalla via dei Serpenti si prolunga fino a Santa Caterina sopra Magnanapoli, è già aperto anche alle vetture. I muraglioni che fiancheggiano il palazzo Aldobrandini, i quali costano al Municipio una somma profumata, sono molto innanzi. Tra qualche settimana, con un po' di buona volontà, si potrebbe dar mano a stabilire in quel tratto i marciapiedi ed a spazzare nel medesimo tempo quel pezzo informe di muro, che è accosto al terreno di proprietà della Banca Nazionale.

Quanto all'ultimo tratto che deve arrivare fino a piazza Venezia, ci piace sperare che il Municipio vorrà dar prova dell'energia di cui è capace, sia sollecitando le necessarie formalità nella consegna dei lavori, che nell'impulso costante da dare ai medesimi pel più sollecito compimento.

Fortificazioni di Roma — La *Gazzetta Ufficiale* del 24 ha pubblicato un R. Decreto, in data 12 detto mese, col quale, in esecuzione della legge 29 giugno 1873, che autorizzava la spesa di L. 13,000,000 per opere di fortificazioni ed altri lavori a difesa dello Stato, è dichiarata opera di pubblica utilità la costruzione di fortificazioni a difesa di Roma, non che di strade, magazzini e di altri fabbricati ad esse attinenti.

— A questo proposito la *Nazione* aggiunge:

Mentre l'on. Ministro della guerra è deciso assolutamente di mandare ad effetto i lavori già approvati per le fortificazioni di Roma, non dà però gli ordini pressanti che a qualche giornale piace di attribuirgli. Tutto questo succede con calma ed ordine. A dir più giusto, i lavori non furono ancora incominciati; e non si tratta per ora che d'innalzare dodici fortini staccati, raccordando questi lavori con altri, che dovranno eseguirsi a Civitavecchia e Monte Argentario. La spesa di queste fortificazioni sarà di 4 milioni, sui sette all'uopo stanziati nel bilancio della guerra.

Lavori al Tevere — Il *Diritto* del 22 dice essere informato che una delle opere più importanti per la sistemazione del Tevere, qual è quella del taglio della Farnesina, il Ministero intende che sia al più presto eseguita, ed ha dato per ciò le necessarie disposizioni per l'adempimento degli atti stabiliti dalla legge allo scopo di addivenire alla sollecita occupazione del fondo.

Scalo-bacino a Genova. — Leggesi nel *Corriere Mercantile* del 24:

Ebbe luogo, alcuni giorni sono, nel locale della Darsena, alla presenza di una Commissione tecnica nominata dal Governo, l'esperimento del modello di uno scalo-bacino, inventato dai signori Clark e Standfield di Londra, per far godere alle rive del Mediterraneo i vantaggi economici degli scali bagnati dalle maree.

In questo ingegnoso sistema, lo scalo di riparazione, di carenamento, o anche di costruzione, è un graticolato fissato sopra palizzate ad angolo retto colla riva. Una zattera o grosso pontone, della forma di un bacino galleggiante basso, ma con un solo lato verticale, e con fondo piatto e dentato a guisa di pettine, serve ad alimentare lo scalo. A questo scopo, il semibacino alimentatore, i cui denti formati a cassa e divisi in paratie stagne si riempiono d'acqua, o si vuotano per mezzo di un macchinismo apposito e di un apparecchio tubulare racchiuso nella parte verticale, s'abbassa accanto e sotto al bastimento da ripararsi; s'innalza quindi con esso; ed introducendosi poi negl' interstizii corrispondenti del graticolato, ivi lascia colla massima facilità il suo carico sulle lungherine, — pronto a ripetere l'operazione su d'un altro, oppure a varare, con procedimento inverso, un bastimento riattato o nuovo.

Nel caso presente, il semibacino alimentatore non era che di m. 4.13 in lunghezza, con otto denti, e più volte varò e depositò, sopra un piccolo graticolato provvisorio, semplicemente una lancia di m. 4 di lunghezza. Sentiamo, per altro, che a Nicolaieff se ne sta da parecchi mesi costruendo uno per conto del Governo russo, per cui si potrà innalzare in un'ora un bastimento di 4,000 tonnellate.

L'esperimento riuscì a soddisfazione degl'intellingenti: era diretto dall'ingegnere navale sig. J. D. Edwards, che fece eseguire il suo disegno dagli operaj di Sestri.

Opere idrauliche. — Leggiamo nel *Giornale d'Udine* del 21:

Sentiamo con piacere che l'ingegnere del Consorzio rojale dott. Ballini ha studiato, riservando ad altri tempi opere maggiori anche per servire all'irrigazione, un progetto per assicurare la defluenza nel canale dell'acqua della Torre ed accrescerla in una certa misura.

Il valente idraulico prof. Bucchia, sempre pronto a servire gl'interessi del nostro paese, da lui bene rappresentati anche nel Parlamento, è chiamato assieme all'ing. Locatelli ad esaminare questo progetto.

La derivazione del Serino a Napoli — Nel *Diritto* del 22 si legge:

Sappiamo che, avendo il Consiglio dei ministri approvato il provvedimento proposto dall'on. Ministro dei lavori pubblici, che dichiara opera di pubblica utilità la derivazione in Napoli delle acque del fiume Serino per uso di quella cittadinanza e delle popolazioni limitrofe, si è conseguentemente dato corso al relativo Decreto reale, il quale dispone che le espropriazioni debbano compiersi in quattro anni e le opere in sei.

Banca Nazionale Toscana — La *Nazione* del 24 scrive:

Ci si assicura che, in vista della situazione eccezionale della Banca Nazionale Toscana, l'on. Maiorana non sarebbe alieno dal proporre la fusione di essa colla Banca Nazionale del Regno, a condizione però che quest' ultima non abbia ad aumentare neppur d'una lira l'attuale sua circolazione cartacea, vale a dire che questa debba mantenersi nel limite di 400 milioni che ha attualmente.

Ordinamento bancario — Si legge nel *Diritto* del 24:

'Abbiamo ieri annunziato che l'on. Seismit-Doda era stato incaricato dal Presidente del Consiglio dei ministri di mettersi d'accordo col ministro Maiorana intorno al progetto di legge, da presentarsi entro il corrente anno, per modificare l'ordinamento bancario sanzionato dalla legge 30 aprile 1874. Dobbiamo ora aggiungere che, su questo proposito, già da parecchio tempo l'on. Maiorana aveva rivolto una comunicazione di idee al Presidente del Consiglio dei ministri.

Giusta i divisamenti dell'on. Ministro d'agricoltura, la nuova legge dovrebbe rispondere a tre fondamentali concetti: quello di rimuovere gli ostacoli che derivano alla cessazione del corso forzoso dall'attuale ordinamento degli Istituti di emissione e dalla estensione soverchia della loro circolazione; quello di eliminare i pericoli che scaturiscono dalle condizioni di alcuni fra questi Istituti; e quello di avviare almeno la circolazione bancaria ad un regime di eguaglianza ed alla cessazione degli attuali monopolii.

Questi fini si conseguirebbero mercè la liquidazione di alcuni dei detti Istituti — il non assorbimento della facoltà di circolazione dell'Istituto o degli Istituti liquidati per parte degli Istituti superstiti, ed anzi una restrizione della facoltà attuale di circolazione di questi ultimi Istituti — un sistema di accordi reciproci, inteso a far cessare ogni regionalità di biglietti ed i danni del soverchio baratto — e infine la facoltà, in caso di una possibile scarsezza di mezzo circolante, per causa del graduale ritiro della carta consorziale, di concedere ad altre Banche la facoltà dell'emissione con guarentigie simili a quelle richieste dalla legge americana.

Uffici telegrafici. — Il 17 corr., in Pian Castagnajo (provincia di Siena) e il 21 in Monte S. Giuliano (prov. di Trapani) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Esposizione universale di Parigi. — La Commissione nominata dal nostro Ministro dei lavori pubblici per istudiare i mezzi più acconci per far figurare questo dicastero all'Esposizione universale di Parigi, terminò i suoi lavori. Essa propone la formazione di un Ufficio tecnico speciale, incaricato della pubblicazione di tutti i lavori eseguiti dalle Amministrazioni dello Stato. Il Ministro accolse favorevolmente tale proposta, che sarà presto attuata.

Correzione. — Il nostro egregio corrispondente da Londra, ing. G. Melisurgo, ci prega di correggere (per riguardo alle denominazioni tecniche speciali inglesi) la firma da lui apposta all'ultimo suo articolo sui *Canali di navigazione e d'irrigazione* (N. 33 e 34 del *Monitore*), dovendosi leggere: « Giulio Melisurgo A., *della Istituzione degli Ingegneri civili di Londra* ».

— A questo proposito, non possiamo astenerci dall'osservare al *Giornale di Udine* come ci sembri atto contrario alle convenienze giornalistiche il riferire, come fece nelle sue appendici del 25 e 28 corr., una parte del suddetto articolo, senza citarne la fonte; tanto più che nella prima appendice non era indicato nè il nome dell'autore, nè il paese da cui lo scritto proveniva.

Crediamo non sia soverchio il pretendere di veder citato il nostro periodico, quando si tratta di articoli originali e d'informazioni nostre particolari.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nei valori ferroviarii si ebbe, nella scorsa settimana, stazionarietà costante rispetto alle Azioni della Società delle Ferrovie Meridionali al corso di 337.50 a 337; sostegno e richieste rispetto alle Obbligazioni relative a 234.50 e 236. I Boni rimasero invariati a 570.

Anche le Sarde si tennero sostenute: tra il 232.75 al 235.50, quelle della serie A; ed a 229.75 a 231, quelli della serie B.

Le Pontebbane sempre nominali a 360 e 364.

A Parigi freddamente negoziate le Azioni della Società delle Ferrovie Romane a 66 e 65; le Obbligazioni relative a 240 e 241. — Le Lombarde vi ebbero un movimento insolito, che le portò da 146 a 156; le Obbligazioni analoghe da 221 a 224.

L'accordo stabilito, in questi giorni, tra il Governo italiano e la Società dell'Alta Italia, con cui questa veniva a conseguire nella liquidazione fatta 12 milioni e mezzo, influì alla maggiore attività verificatasi in questi titoli — Le Obbligazioni Vittorio Emanuele oscillarono tra il 233 al 232.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Napoli 1871 — 24ª estrazione del 14 agosto 1877.

Obbligazioni premiate:

80364	L. 50,000	11347	L. 500	2582	L. 400	24299	L. 400
83889	» 1,000	18444	» 500	7265	» 400	30761	» 400
85654	» 1,000	30127	» 500	7541	» 400	31062	» 400
87157	» 1,000	77351	» 500	12154	» 400	59298	» 400
3454	» 500	80687	» 500	12499	» 400	80840	» 400

Vinsero L. 300 i numeri:

2595 16064 22469 23693 24834 28913 32329 33191 40427 46168 48442 60363 63021 64064 64958 78434 78786 78910 85032 85038.

(Seguono 167 Obbligazioni rimborsabili a L. 250).

Le Obbligazioni qui sopra enumerate sono rimborsabili in oro, colle somme ivi menzionate, a datare dal 1° febbraio 1878: a Napoli. presso la Cassa municipale; Roma, dalla Banca Generale; Firenze, dai signori Dufresne, frères; Torino, dalla Banca di Torino; Milano, dalla Banca Lombarda; Venezia, dai signori Jacob Levi e figli; Livorno, dal signor Felice di G. N,, Modena e C.; Parigi, da Emile Erlanger et C.; Ginevra ed Amsterdam, dalla Banca di Parigi e dei Paesi Bassi; Anversa, dalla Banca di Anversa; Brusselles, dalla Società generale per favorire l'industria nazionale.

La prossima estrazione avrà luogo il 15 novembre 1877.

Prestito a premii della Città di Barletta. — 36ª estrazione eseguita il 20 agosto 1877.

Serie rimborsata con L. 100 in oro — 766.

Obbligazioni, premiate.

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
4056	36	50,000	4488	39	300	1926	35	100	4944	6	100
2205	32	1,000	195	23	100	2811	46	100	5272	45	100
1527	39	500	280	28	100	2947	28	100	5558	6	100
5935	45	500	336	12	100	3265	43	100	5644	13	100
133	19	400	778	20	100	3428	12	100	5667	25	100
2312	2	400	821	22	100	3743	13	100	5921	20	100
2524	41	300	879	6	100	3887	50	100			
4296	29	300	1831	35	100	4145	12	100			

(Seguono le Obbligazioni premiate con L. 50).

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili, dal 20 febbraio 1878 in poi, dalla Cassa municipale di Barletta.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 novembre 1877.

Avvisi d'Asta

L'asta che doveva aver luogo il 31 corrente, presso il Municipio di Torino, per l'appalto dei lavori al Foro Boario, come annunciammo nel precedente numero, rimane sospesa fino a nuovo avviso.

— Il 6 settembre p. v., presso il Municipio di Fornovo di Taro (prov. di Parma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Sivizzano, che dalla nazionale della Spezia conduce al confine del Comune di Lesignano Palmia, della lunghezza di m. 8431.50, per la presunta somma di L. 73,213.39. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Alghero, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria fra Bonnanaro, Borruta e Tiesi, della lunghezza di m. 5233.70, per il presunto importo di L. 57,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Il 7 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del forte Palmaria presso Spezia, sul prezzo di L. 96,166.98, così ridotto in seguito al ribasso già offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire in 12 mesi. Deposito L. 6000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Toscanella (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tronco della strada comunale obbligatoria che da Toscanella conduce al confine del Comune di Arlena, per il presunto importo di L. 11,793.55. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 800 idem o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso il Municipio di Partanna (provincia di Trapani), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada comunale obbligatoria detta Scebbi-Sciacca, della lunghezza di m. 5711.29, per il presunto importo di L. 90,000. Deposito interinale L. 3600; cauzione definitiva L. 6000, in numerario, biglietti di Banca, o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Reggio d'Emilia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della novennale manutenzione del 2° tronco della strada nazionale Spezia-Reggio di Emilia, compreso fra il Voltone di Migliara e la città di Reggio d'Emilia, della lunghezza di m. 33,459, per la presunta annua somma di L. 16,173. Manutenzione dalla consegna al 31 marzo 1886. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Orvieto, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Monte Rubiaglio, che dalla provinciale Cassia mette al confine di detto Comune, per l'importo di L. 71,281.96. Deposito interinale L. 2600; cauzione definitiva L. 7200 in valuta legale o rendita D. P., o con ipoteca di doppio valore della cauzione.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Chiavari, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un caseggiato ad uso di pubblico Ammazzatoio, per l'importo di L. 45,896.44. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4589.64; cauzione definitiva L. 4000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco inferiore del torrente Costantinopoli presso Somma Vesuviana, per il presunto importo di L. 63,577. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3500 in denaro o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un tratto di murazzo lungo la Dora, a monte del Ponte Mosca, con un cavalcavia sulla ferrovia Torino-Lanzo, per il presunto importo di lire 75,000. Capitolato e condizioni d'asta visibili presso il civico Ufficio d'arte.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 34ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 20 *al* 26 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3446	3344 »	149 »	» »
Viaggiatori	908,682.40	907,315.40	1,367.00	»
Merci a grande velocità . .	233,079.10	211,852.30	21,226.80	»
Merci a piccola velocità . .	846,706.34	828,356.75	18,349.59	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,988,467.84	1,947,524.45	40,943.39	»
Navigazione sui laghi . . .	23,836.74	22,636.55	1,200.19	»
Totale della settimana . .	2,012,304.58	1,970,161.00	42,143.58	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 26 *agosto* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	24,383,950.05	23,912,093.40	471,856.65	»
Merci a grande velocità . .	6,862,085.75	6,457,018.75	405,067.00	»
Merci a piccola velocità . .	27,662,821.03	26,490,251.00	1,172,570.03	»
Totale dei prodotti ferroviari	58,908,856.83	56,859,363.15	2,049,493.68	»
Navigazione sui laghi . . .	574,106.46	483,185.15	90,921.31	»
Totali	59,482,963.29	57,342,548.30	2,140,414.99	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 34ª settimana	569.27	582.39	— 13.12	— 2.25
Prodotti totali	17094.85	17003.40	+ 91.45	+ 0.54

Strade Ferrate Meridionali

31ª Settimana. — *Dal* 30 *al* 5 *agosto* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	375,938.32	259.99
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	539,494.77	373.09
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 163,556.45	— 13.10
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	12,811,514.50	8,859.97
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	11,471,110.23	7,932.99
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,340,404.27	+ 926.98

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,129.14	146,089.81	129.38
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	101,761.61	101.66
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+128.14	+ 44,328.20	+ 27.72
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,086.04	4,070,168.65	3,747.72
Introiti corrisp. nel 1876 .	980.55	3,412,475.17	3,480.16
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+105.49	+ 657,693.48	+ 267.56

Strade Ferrate Romane

24ª Settimana — *Dall'*11 *al* 17 *giugno* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	615,376.11	19,482.13
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	468,684.53	14,837.77 (a)
Differenza (in più . . .	—	146,691.58	4,644.36
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 17 giugno 1877.	1,647	13,226,165.51	17,447.10
Periodo corr. 1876	1,647	11,581,564.86	15,228.87
Aumento	—	1,644,600.65	2,218.23
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Treviso-Castelfranco

(Chilometri 25).

Introiti netti effettuati dal 16 (*giorni d'attiv.*) *al* 31 *luglio* 1877 *pel trasporto Viaggiatori e Bagagli.*

	Quantità Biglietti sped.	Importi
Viaggiatori	1796	3,081.19
Bagagli e cani	185	79.30
Introito totale		3,160.49

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta, in data 7 agosto corrente, si fa noto al pubblico che nel giorno di lunedì 10 settembre prossimo alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l' appalto della manutenzione per cinque anni e mezzo del tronco della strada provinciale N. 19 da Ivrea a Vercelli per Cavaglià compreso fra l'abitato di Ivrea ed il limite della Provincia di Torino con quella di Novara, della lunghezza di metri 13,793.35.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 8,500 annue, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed in mancanza di oblatori potrà dall'uffiziale che presiede all'incanto essere accettata una offerta privata da sottoporsi alla Deputazione provinciale; in caso di offerta e di deliberamento i fatali per la diminuzione del ventesimo scadranno il 18 settembre prossimo a mezzodì.

L'appalto avrà principio il 1° gennaio 1878 e sarà ultimato al 30 giugno 1883; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere Capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1700 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 4,250, o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 22 agosto 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison d'aout:

Critique littéraire — George Sand.
Voyages - Géographie - Mœurs — L'Afrique équatoriale. — Cameron *(avec une carte)*.
Histoire politique et sociale — Les droits historiques de la Papauté.
Romans — Salvè Kristiansen. Histoire norwégienne (1.er extrait).
Souvenirs poétiques et littéraires — Bèranger.
Procédure et chicane — L'affaires Gaines.
Archives privées — Mémoires — Une grande famille française. — Pensées diverses.
Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.
Correspondance d'Allemagne — Les odeurs de Berlin. — L'ennemi des pommes de terre. — *Le Baiser*, de Doczi. — Nécrologie: le romancier Hacklaender. — Reinhardt. — Les sorciers dans les campagnes.
Correspondance d'Amérique — Les grèves. — Papier-monnaie et numéraire. — Le président et son parti à l'intérieur et à l'extérieur. — Le Mexique. — Pour qui les provisions? — Un voyage extraordinaire. — Robert Dale Owen.
Correspondance d'Orient — Un oracle télégraphique. — La question d'Orient, c'est l'Occident. — Un patriote belge. — Une brochure du général Turr. — Une petite comédie égyptienne.
Correspondance de Londres — Les irréconciliables anglais ou le parti des obstructifs. — La dernière session. — Les Indiens au Canadà. — L'Egypte moderne. — Servète et Calvin — Lettres sérieuses de la comtesse dei Caithness. — Une histoire des carrosses. — Romans nouveax. — Théâtres: le *Courrier de Lyon* en anglais. — Concerts.
Chronique scientifique.
Chronique et bulletin bibliographique — Les enfants en vacances et les candidats en voyage. — MONSIEUR PONGO et ses secrétaires un candidat *litré*. — Susceptibilités belges. — Livres nouveaux: M. A. de Latour, le colonel Bonie, Le Simonin, G. Desnoiresterres, etc. — LA VÉNUS DE MILO. — Théâtres. — La *Reine de Chypre*, les *Nubiens* au Jardin d'acclimatation, la vente d'Anvers.

ORCEL

RAPPRESENTANTE

Via Pietro Verri, 20

Milano

al quintale

Refrattari

TERRE (di *Bollène*) { Rosa, per fabbriche di porcellane, vetrerie, ecc. . . . . . L. 5.75
Grigia, per fonderie, caldaie a vapore, ecc. . . . . » 4.90 }

SABBIA (di *Chamblin*), usata dal *Creusot*, *S. Etienne*, *Terre-noire* ecc. . . . . » 3.60

MATTONI { Qualità detta *Quaix*, per alti forni.
Qualità detta *Inglese*. }

FORNI (di *Tain*), per panattiere, offellaro, Stabilimenti, ecc., *risparmio del 25 0|0 in combustibile.*

CEMENTI

		(*Presa*)	
PORTLAND	. . . .	6 a 12 ore	» 11.20
VICAT	. . . .	8 a 15 »	» 9.40
GRAPPIER,	per piastrelle, terrazze, ecc.	24 a 36 »	» 5.40
GRENOBLE superieur — *Lent*	vasche da cartiera e di conceria, vagelli, marciapiedi, piani caricatori, carreggiate, e laddove abbisogna una resistenza eccezionale . . .	3 a 15 »	» 5.60
GRENOBLE superieur — *Prompt*	vôlte in betone, canalizzazioni forzate, ecc. . . .	10 a 30 min. »	4.75
PORTE DE FRANCE	modellatura, ecc.	5 a 10 »	» 5.50

Prezzi in ORO e per ordinazione a VAGONE COMPLETO franco *Modana-transito*.
In quanto poi alle spese della percorrenza italiana, ogni Stazione potrà favorirne esatte informazioni.

DINAMITE d'ASCONA, prescelta nei lavori del Gottardo a cassa di chilog. 25 cadauna . . . . il chilo L. 5.—

CAPSULE per dinamite, triplice forza, in scatole di 100 . . . . il mille » 50.—

MICCIE DA MINA BICKFORD (a barile contenente metri 2500):

ordinarie, per l'asciutto	il metro	» —.05
incatramate, per l'umido	»	» —.05
a nastro, per l'acqua	»	» —.085
gutta percha, idem	»	» —.16

Prezzi in Oro
Merce franca in ogni Scalo merci P. V. delle Ferr. d'Italia.

G. B. MONTI e C.[a]

Success. Duca LITTA e C.[a]

TORINO

via Madama Cristina, n. 27, 29 e 31

Caloriferi ad aria calda con rivestimento in terra refrattaria.

Nuovo **sistema per le Filande** onde togliere completamente la fumana nella stagione invernale.

Nuovo **Essicatoio** a ruote per bozzoli ed **Essicatoi** ed **Asciugatoi** per ogni sorta d'industrie.

G. ROCHETTE

(Valdocco) TORINO

Stabilimento

di

COSTRUZIONI IN FERRO

E FONDERIA

Ponti, Tettoie e Caldaje, Ruote idrauliche, Turbine perfezionate, Trasmissioni, Torchi, Macchine per cartiere e ceramica.

SPECIALITÀ

di Materiali per Ferrovie e Imprese.

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

Ai signori Ingegneri ed Impresari

Finestre in ghisa aprendosi ed incastrandosi a qualsiasi tegola per dare luce ed aria dai tetti — speciali per laboratori, stabilimenti industriali, strade ferrate, ecc.

Ivi trovansi pure disegni e prezzi d'ogni genere di macchine e d'attrezzi per la costruzione dei prodotti laterizi.

AD. BOULET — Via dei Fiori, 4 — TORINO.

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI ITALIANI ED ESTERI

Abbuonamenti ed Annunzi

Torino, via Finanze, 13.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 5 Settembre 1877 N.° 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

LIQUIDAZIONE DEI CONTI ARRETRATI COLLA SOCIETÀ DEL SUD DELL'AUSTRIA

La *Gazzetta Ufficiale* del 29 agosto p. p. ha pubblicato i seguenti Reali Decreti, con cui vengono regolati alcuni conti pendenti tra il nostro Governo e la Società Sud-Austriaca in seguito al riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Veduto l'art. 3 della legge 29 giugno 1876, n. 3181, per il riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia e per l'esercizio della rete stessa dopo il riscatto;

Ritenuto che, in dipendenza della liquidazione dei conti, di cui agli art. 13, 14 e 16 della Convenzione di Basilea del 17 novembre 1875, approvata colla legge suddetta, e per effetto dell'atto di transazione in data 4 agosto 1877, reso esecutorio con Decreto ministeriale del 20 stesso mese di agosto, devesi corrispondere alla Società ferroviaria del Sud dell'Austria la somma di L. 12,500,000, coll'aggiunta degli interessi in ragione del 6 per cento dal 1° luglio 1876 al 1° settembre 1877, giorno del pagamento;

Ritenuto che, a tenore dell'art. 3 del Compromesso di Parigi degli 11 giugno 1876 e dell'art. 6 dell'atto addizionale di Roma del 17 stesso mese di giugno, la Società suddetta deve corrispondere al Governo italiano, colla stessa decorrenza dal 1° luglio 1876, la somma di L. 12,[illegible],000, la quale con R. Decreto 9 novembre 1876, n. 3461, fu inscritta nel bilancio definitivo dell'entrata pel 1876 sotto apposito capitolo col n. 53 bis, e quindi venne trasportata al bilancio definitivo dell'entrata del corrente anno sotto il capitolo n. 72 *sexies;*

Ritenuto che occorre ora di provvedere per lo stanziamento nel bilancio definitivo della spesa delle finanze pel 1877 della somma necessaria pel pagamento da farsi alla Società ferroviaria del Sud dell'Austria, e che per l'eccedenza del debito dello Stato in confronto al suo credito, e cioè per la somma, fra capitale ed interessi, di L. 535,000, occorre provvedere alla inscrizione ed alienazione di una corrispondente rendita consolidata 5 per cento;

Considerato che, sulla base del prezzo corrente di 76 circa per cento della rendita consolidata 5 per cento, dovrà inscriversi nel Gran Libro del Debito pubblico, per detto titolo, una annua rendita consolidata 5 per cento di lire 35,197.37, ed in cifra tonda di L. 35,200, con decorrenza dal 1° luglio 1877;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze,

Abbiamo ordinato ed ordiniamo quanto segue:

Art. 1. È autorizzata la iscrizione nel Gran Libro del Debito pubblico, in aumento al Consolidato 5 per cento, dell'annua rendita di L. 35,200, con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1877.

Art. 2. Sono autorizzate le seguenti variazioni al bilancio definitivo di previsione dell'entrata e della spesa del Ministero delle finanze pel corrente anno, cioè:

1° Bilancio definitivo dell'entrata:

a) Al capitolo 4°, *Imposta sui redditi di ricchezza mobile*, è portata in aumento la somma complessiva di lire 6943.20, cioè: L. 4630 per ritenuta da operarsi sulle lire 35,000, interessi del 6 per cento, dovute alla Società ferroviaria del Sud dell'Austria dal 1° luglio 1876 a tutto agosto 1877 sulla somma di L. 500,000; e L. 2323.20, ritenuta relativa al semestre al 1° gennaio 1878, sulla rendita consolidata 5 per cento di L. 35,200, di cui all'art. 1°;

b) È instituito un apposito capitolo sotto il num. 69 *quinque*, coll'intestazione: *Prodotto della rendita consolidata* 5 *per* 0/0, *creata con Regio Decreto* 24 *agosto* 1877, *n.* 4015 (*serie* 2ª, *in dipendenza della liquidazione dei conti di cui agli articoli* 13, 14 *e* 16 *della Convenzione di Basilea*, *approvata colla legge* 29 *agosto* 1876, *n.* 3181; ed a questo articolo verrà assegnata la somma di L. 535,000.

2º Bilancio definitivo della spesa delle finanze:

a) Il fondo stanziato nel capitolo 1º, rendita consolidata 5 per 0/0, sarà aumentato di L. 17,600, importo lordo del semestre al 1º gennaio 1878 sulla rendita di L. 35,200, creata col presente Decreto;

b) È instituito un apposito nuovo capitolo col n. 34 *ter*, e la denominazione: *Pagamento alla Società delle Ferrovie del Sud dell'Austria, in dipendenza della liquidazione dei conti di cui agli articoli* 13, 14 *e* 16 *della Convenzione di Basilea del* 17 *novembre* 1875, *approvata colla legge* 29 *giugno* 1876, *n.* 3181; a questo nuovo capitolo verrà assegnato il fondo di L. 12,535,000.

Ordiniamo che il presente Decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Valdieri, addì 24 agosto 1877.

VITTORIO EMANUELE.

DEPRETIS.

VITTORIO EMANUELE II

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto l'art. 3 della Convenzione 5 luglio 1870 con la Società ferroviaria dell'Alta Italia, approvata colla legge del 28 successivo agosto, n. 5857, col quale fu data facoltà al Governo, trascorsi i 5 anni dall'approvazione della detta Convenzione, di restituire alla Società stessa i capitali dovutile per effetto dell'altra Convenzione del 4 gennaio 1869, pure approvata con la legge del 28 agosto 1870;

Veduto il nostro Decreto in data 5 settembre 1875, con cui fu autorizzata l'aggiunta nel bilancio definitivo del 1875 di due distinti capitoli, uno nella parte prima dell'entrata col n. 67 *ter*, e l'altro nella parte prima della spesa col n. 32 *ter*, per applicarvi rispettivamente l'introito della somma di L. 10,000,000, mutuata dalla Cassa di risparmio di Milano per effetto della Convenzione del 1º settembre 1875, ed il pagamento della somma stessa alla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia;

Ritenuta la convenienza di restituire alla Società del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia la somma di L. 5,000,000, quale secondo acconto del credito di essa per le anticipazioni fatte giusta l'art. 7 della Convenzione medesima, per lo acquisto di materiali e lavori per le linee toscane e liguri, e Savona-Acqui-Bra, alle condizioni concordate con la Società, e salvo il resultamento della definitiva liquidazione da compiersi dal Ministero dei lavori pubblici;

Veduto che, per Convenzione sottoscritta in Roma il 19 agosto 1877, la Cassa di risparmio di Milano si è obbligata a fornire al Tesoro i fondi occorrenti alla restituzione da farsi alla Società suddetta;

Considerando che, tanto l'operazione d'entrata, quanto quella di pagamento dei capitali di cui si tratta, deve figurare nel bilancio dello Stato e nel rendiconto consuntivo dell'Amministrazione;

Ritenuto che alle variazioni da farsi pel pagamento degli interessi sui capitali suddetti sarà provveduto con lo stato di prima previsione pel 1878, non occorrendo per questo titolo alcuna modificazione al bilancio definitivo di previsione pel 1877;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze,

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. Nel bilancio definitivo di previsione del 1877 sono aggiunti due capitoli: uno nella parte prima dell'entrata, che prenderà il n. 69 *quater*, e la denominazione: *Somma mutuata al Tesoro dalla Cassa di risparmio di Milano, giusta la Convenzione* 19 *agosto* 1877, *per la restituzione dell'anticipazione fatta alla Società ferroviaria del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia, giusta l'art.* 7 *della Convenzione* 4 *gennaio* 1869 (*legge* 28 *agosto* 1870, *n.* 5857); e l'altro nella parte prima della spesa del Ministero delle finanze, che prenderà il n. 34 *bis*, e la denominazione: *Restituzione alla Società ferroviaria del Sud dell'Austria e dell'Alta Italia delle anticipazioni fatte al Tesoro, giusta l'art.* 7 *della Convenzione* 4 *gennaio* 1869 (*legge* 28 *agosto* 1870, *n.* 5857).

A ciascuno dei detti due capitoli sarà assegnato il fondo di L. 5,000,000.

Art. 2. Il Ministro delle finanze è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, che sarà registrato alla Corte de' conti del Regno.

Dato a Valdieri, addì 24 agosto 1877.

VITTORIO EMANUELE.

DEPRETIS.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

CASSA-PENSIONI

In questi giorni ci pervenne il solito rendiconto annuale, pubblicato dal Comitato di amministrazione della Cassa-Pensioni presso la Società dell'Alta Italia, e relativo all'anno 1876, quindicesimo della istituzione.

È un lavoro assai diligente ed interessante, compilato in conformità a quelli degli anni precedenti, e di cui noi cercheremo riassumere, come al solito, i dati principali, per constatare con piacere il progresso economico di una Associazione sott'ogni aspetto assai commendevole.

Alla fine dell'anno 1875, i partecipanti alla Cassa-Pensioni erano 14,534; ai quali, durante il 1876, se ne aggiusero 1997 di nuovi, per cui ascesero in totale a 16,531; però, dovendosene dedurre 416 per morti, dimissioni, licenziamenti o pensioni, alla fine del 1876 ne restavano 16,115 Laonde il numero dei nuovi ammessi superò di 1581 quello degli eliminati, in conseguenza della nomina stabile di agenti assunti per l'apertura di nuove linee e pei bisogni sempre crescenti del servizio.

Ora, calcolando il movimento generale della Cassa-Pensioni dalla sua istituzione a tutto il 1876, risulta che gli entrati ascesero a 19,844 (di cui 13,564 in età di 35 anni e al disotto, 4095 al di sopra dei 35 anni, 103 provenienti dalle Costruzioni, 1,727 dalle Ferrovie dello Stato,

e 355 dalla rete Veneta); gli usciti ascesero a 3729 (di cui 1379 morti, 1174 dimissionarii, 756 licenziati, e 420 pensionati, compresi tra questi 85 morti); per cui rimangono inscritti i suddetti 16,115.

Dei 1379 morti in attività di servizio ed 85 già pensionati, 507 non lasciarono alcun carico; ma 957 lasciarono vedove e figli, a cui si è provvisto come segue:

576 vedove ricevono tuttora pensione per la complessiva somma di L. 187,725.91, cioè in media L. 325 per ciascuna; 310 vedove hanno ricevuto soccorsi per una sola volta, nella complessiva somma di L. 173,340.50, cioè in media L. 559.16 per ciascuna; 50 famiglie di orfani ricevono pensione sino al compimento dei 18 anni, per la complessiva somma di L. 4501.80, cioè L. 90.04 in media per famiglia; e 21 famiglie d'orfani hanno ricevuto soccorsi per una sola volta, nella somma totale di L. 7013, cioè 333 95 in media per ciascuna.

Le somme lasciate dai 416 usciti nel 1876 ascendevano a . . . . L.	129,664.38
Le quote versate dalla Società, meno i dodicesimi sugli aumenti di stipendio, furono di »	121,981.35
In totale L.	251,645 73
A cui aggiungendo la somma rimasta al 31 dicembre 1875 in . . . . »	486,300.65
Risulta un totale di L.	737,946.38
Da cui dedotte le spese d'ogni sorte sostenute nel 1876 in . . . . »	408,172.81
Rimane il fondo disponibile di L.	329,773.57

Riassumendo poi le somme provenienti dagli usciti dalla istituzione della Cassa-Pensioni a tutto il 1876, si hanno . . . . L.	840,695.51
A cui aggiunto il contributo della Società, in corrispondenza colle ritenute ai partecipanti, meno i dodicesimi per L. 42,001.11, cioè . . . . »	798,694.40
Ed i profitti straordinarii a tutto 1875 in »	503,193.92
Si ha un totale di L.	2,142,583.83
Ma dedotte le spese sostenute a tutto 1876, per pensioni, soccorsi, rifusioni ed altro, in »	1,812,810 26
Rimane il fondo come sopra di L.	329,773.57
A cui aggiunti i profitti straordinarii del 1876, per cambio-valute, ammortamenti, premii, ecc., in . . . . »	135,516.53
Si ha il fondo totale disponibile di L.	465,290.10

che presenta anche in quest'anno un civanzo superiore al precedente. È questo un risultato assai notevole, come fa giustamente osservare il Comitato.

Il rendiconto della gestione del 1876 presenta poi uno speciale interesse, dappoichè in quest'anno, per la prima volta, poteva venire applicato il 2° paragrafo dell'art. 8° dello statuto sociale: vale a dire che quelli fra gli addetti al servizio attivo, i quali nell'anno stesso raggiungevano i 20 anni di compartecipazione all'istituto e 50 di età, avrebbero avuto diritto, sopra semplice loro domanda, ad essere ammessi a pensione.

Ora gl'inscritti, che al 1° luglio 1876 si trovavano nelle accennate condizioni, erano 178: di cui 1 solo ha chiesto la pensione, con 54 anni di età; 7 furono collocati a riposo per infermità, tutti dai 50 ai 63 anni; e 170 rimanevano ancora in servizio al 31 dicembre 1876, non ostante la loro età dai 50 ai 67 anni.

Questi risultati provano evidentemente che gl'impiegati, anche in penose condizioni, preferiscono rimanere più che è possibile in servizio, per godere dello stipendio di attività e degli altri vantaggi annessi; e che, salvo rare eccezioni, chieggono d'essere pensionati soltanto allora che sono fisicamente inetti a servire, quando non sieno messi a riposo d'ufficio.

Si credette poi utile di aggiungere per quest'anno un Prospetto dei compartecipanti alla Cassa-Pensioni al 31 dicembre 1876, in ordine di compartecipazione e di età, colla indicazione se in servizio *attivo* o *sedentario* e dell'età media. Da tale prospetto risulta che il numero dei compartecipanti al 31 dicembre 1876 comprendeva 10,807 individui in servizio attivo e 5,308 in servizio sedentario; che l'età media dei primi era di 37 anni, e quella dei secondi di 38 anni e 4 mesi; e che infine l'età media generale era di 37 anni e 5 mesi. —

Venendo poi ai risultati propri della gestione del 1876, troviamo nei *Prodotti* le cifre seguenti:

Ritenute agl'impiegati sui loro stipendii in ragione del 3 per cento . . . . L.	631,230.63
(di cui 70,998.58 per versamenti di arretrati)	
Contributo della Società, eguale alle ritenute ed ai versamenti come sopra . . »	631,230.63
Dodicesimi sugli aumenti di stipendio (di cui 3,332.85 per arretrati) . . . . »	57,761.23
Prodotti dell'impiego dei fondi . . »	759,733.92
Prodotti del cambio dell'oro, premii, ecc. »	135,516.53
Totale L.	2,215,472 94

E nelle *Spese* troviamo le cifre seguenti:

Pensioni	L. 376,592.88	
Soccorsi	» 21,052.—	
Rimborso di ritenute .	» 10,527.93	
		» 408,172 81
Rimanenza attiva L.		1,807,300.13
A cui aggiungendo l'attivo netto a tutto il 1875 in		» 12,337,720.32
Si ha il fondo totale della Cassa-Pensioni al 31 dicembre 1876 in . . .		L. 14,145,020.45

Questo fondo è così costituito:

N. 246 Cartelle di Rendita italiana 5 0/0, acquistate coi fondi disponibili del 1876 per l'importo di . . . . L.	2,624,438.—
» 34,339 Obbligazioni 3 0/0 della Società, acquistate a tutto 1875 . . . . »	8,720,080.49
» 1310 Obblig. 5 0/0 Pontebba, idem »	445,489.50
» 132 Cartelle Rendita ital. 5 0/0, idem »	1,455,461.50
» 5 Cartelle Prestito Nazionale 1866 (del valor nominale di L. 100,000, ma dedotte le 13 rate d'ammortamento in lire 59,270.45, restano nominali lire	
Da riportare L.	13,245,469.49

Riporto L. 13,245.469.49

40,729.55) pel prezzo d'acquisto di » 29,019.85

Mutuo alla Società dell'Alta Italia al 5 1/4 p. 0/0 . . . . » 525,000.—

Interessi maturati al 31 dicembre 1876 sulle Obbligazioni e sul mutuo . . » 233,000 95

Rimanenza di Cassa (di cui L. 87,839.75 in titoli da riscuotere, e L. 24,690.41 in denaro) . . . . » 112,530.16

Totale eguale in L. 14,145,020.45

La somma di L. 2,624,438 investita nel 1876 (cioè L. 66,000 Rendita italiana 5 0/0, godimento 1° gennaio 1876, e L. 80,000 idem, godimento 1° luglio 1876), ha fruttato in complesso L. 92,094.80, cioè un interesse medio di L. 3.509 0/0 circa. Lo stesso capitale nel 1877 frutterà L. 147,646.80, cioè un interesse medio del 5.625 p. 0/0 circa.

Notasi poi che la differenza di L. 817,137.87 tra la rimanenza attiva della gestione 1876 e la somma impiegata nell'acquisto di Rendita nello stesso anno, proviene:

1. Dalla somma incassata per l'ammortamento di 592 Boni Lombardi, stati acquistati per L. 273,913.50;

2. Dal rimborso effettuato dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia di L. 360,000, parte di mutuo convenuto;

3. Dalla rimanenza al 31 dicembre 1875, in titoli da riscuotere ed in effettivo denaro per il complessivo importo di L. 242,935.91.

Dai quadri allegati risulta poi, che le somme impiegate in Obbligazioni della Società dànno il 5.5131 p. 0/0, depurato dalla tassa, e godono inoltre l'ammortamento alla pari; la Rendita italiana, depurata dalla ritenuta per ricchezza mobile, frutta il 5.7806 p. 0/0; il Prestito Nazionale, egualmente depurato, frutta il 6.09 p. 0/0, oltre all'eventualità del premio; le Obbligazioni della Pontebba dànno il 6.2163 p. 0/0, depurato dalle imposte, e coll'ammortamento alla pari; e la somma mutuata alla Società dell'Alta Italia dà il 5.25 p. 0/0 netto da imposta.

In complesso, il capitale dell'Associazione frutta lire 773,613.84 annue, nette da imposte, cioè il 5.606 p. 0/0, senza tener calcolo dei premii, dell'ammortamento e dell'aggio-valuta. —

Le pensioni ed i soccorsi accordati dalla benefica istituzione vengono poi descritti nominativamente in appositi quadri, dai quali rileviamo le cifre seguenti:

Pensionati al 31 dicembre 1875 . . . . . N. 803
(cioè 281 impiegati, 482 vedove, 40 orfani-famiglie)

Pensionati durante il 1876 . . . . » 192
(cioè 68 impiegati, 112 vedove, e 12 orfani-famiglie

Sarebbero quindi in totale N. 995

Ma dovendosi dedurre 14 impiegati morti, 12 vedove morte e 6 rimaritate, e 2 orfani che raggiunsero i 18 anni, in totale . . . . » 34

Restavano al 31 dicembre 1876 pensionati N. 961
(cioè 335 impiegati, 576 vedove, e 50 orfani-famiglie, colla età media d'anni 55 circa pei primi, 46 per le seconde, e 12 pei terzi).

Queste pensioni importano l'annua spesa seguente:

Impiegati (in media L. 575.58) . . L. 192.819.63

Vedove (in media L. 325.91) . . . » 187,725.91

Orfani (in media L. 90.04 per famiglia, e L. 49.47 per individuo (91) . . . . » 4,501.80

Totale L. 385,047.34

I soccorsi accordati per una sola volta alle vedove e famiglie d'orfani, durante i 15 anni di gestione, si estesero a 331, per la complessiva somma di L. 180,353.50, cioè in media L. 544.87 per anno. Nel 1862, primo dell'istituzione, i soccorsi si estendevano a 6, con una spesa totale di L. 1,755, e colla media di L. 292.50; nel 1876 i soccorsi ascesero a 47 (cifra massima), colla spesa di L. 23,040, colla media di L. 490 21. Però nel 1871 i soccorsi ascendevano a 35, colla spesa di L. 23,470 e colla media di L. 670.57 (cifra massima). —

(Continua)

LA BANCA NAZIONALE TOSCANA

Togliamo dalla *Nazione* il seguente rendiconto della importante assemblea generale tenutasi in Firenze nei giorni 14 e 15 agosto dagli azionisti della Banca Nazionale Toscana, come fu già annunciato:

L'Assemblea generale straordinaria della Banca Nazionale Toscana ha durato due giorni. Questa Assemblea fu convocata dal Consiglio e dal Direttore generale, perchè un certo Comitato privato d'azionisti, formatosi in Livorno, non si sa a quale scopo effettivo, ma col pretesto di restaurare la prosperità della Banca, faceva propaganda contro l'Amministrazione.

Il primo giorno prese la parola, a nome appunto di questo Comitato, l'avv. Giulio Bianchi di Pisa; e il suo discorso ebbe per iscopo di svolgere e sostenere la seguente deliberazione, che il Comitato opponeva a quella proposta dal Consiglio e dalla Direzione generale:

« Considerando che l'affare della Ferrovia marmifera di Carrara, nel quale il patrimonio della Banca trovasi impegnato per oltre a sette milioni di lire, costituisce una delle operazioni più contrarie all'indole dell'istituto e più esiziali al credito ed all'avvenire di esso;

« Considerando che gli azionisti, per mancanza di elementi e dati coscienziosamente raccolti e discussi, non si trovano oggi in grado di formarsi un concetto esatto del vero stato delle cose, ed in ispecie della maggiore o minore proficuità dell'esercizio di quella ferrovia e della conseguente possibilità di una liquidazione più o meno sollecita dell'affare;

« Considerando che ogni determinazione in proposito, presa, come oggi sarebbe, senza sufficiente cognizione di causa, non potrebbe che sempre più vulnerare e compromettere gl'interessi già tanto lesi degli azionisti, l'Assemblea delibera:

« 1° Di sospendere ogni risoluzione circa ai provvedimenti proposti per l'affare della Ferrovia marmifera di Carrara;

« 2° Di deferire lo studio della grave quistione ad una special Commissione di n. 3 azionisti, da eleggersi, seduta stante, a maggioranza assoluta di voti, con facoltà d'ag-

gregarsi uomini tecnici e legali anche non azionisti; la quale, raccolti, parte dai registri della Banca, parte sul luogo, tutti i necessarii elementi di fatto, ponga in piena luce lo stato dell'affare nelle sue relazioni giuridiche, tecniche e finanziarie, constatando in ispecie se esso fu condotto pienamente in armonia collo statuto, ovvero in opposizione al medesimo, e con eccesso od abuso di mandato, e ne riferisca all'Assemblea, proponendo i necessarii provvedimenti ». —

Le deliberazioni proposte nella Relazione presentata agli azionisti dal Direttore generale della Banca erano invece del seguente tenore:

« I. — L'Assemblea, sentita la Relazione del Direttore generale e salva l'approvazione governativa,

Delibera:

« 1° È autorizzato il Consiglio ad aprire alla Società della Ferrovia marmifera di Carrara un nuovo credito, il quale non superi la somma di L. 300,000, circondandolo di quelle maggiori cautele e garanzie che crederà opportune, ed assicurandosi che sia erogato nell'allacciamento alla strada delle segherie di marmo, nel compimento dei lavori e del materiale occorrente, e nel pagamento del debito della Ferrovia medesima al Banco di Napoli e alla Banca Romana.

« 2° È autorizzato il Consiglio superiore a devenire alla sistemazione dei diversi interessi impegnati nella Ferrovia marmifera di Carrara, in modo che l'effetto sia che questo affare giunga il più presto possibile alla sua liquidazione, salva la ratifica definitiva dell'Assemblea generale.

« II. — L'Assemblea, sentita la Relazione del Direttore generale,

Delibera:

« Che si sospenda la distribuzione di un acconto sul dividendo dell'anno in corso, riserbandosi a statuire sul dividendo definitivo, e sulla massa di rispetto straordinaria, nell'Assemblea generale ordinaria.

« III. — L'Assemblea, sentita la Relazione del Direttore generale,

Delibera:

« Il Consiglio superiore è incaricato di rivolgere istanza al Governo di Sua Maestà e al Parlamento Nazionale, perchè sia adottato un provvedimento legislativo, il quale faccia facoltà alle Società anonime concessionarie delle Banche di emissione di fondersi tra di loro, quando dalle rispettive Assemblee generali sia riconosciuto utile e conveniente ». —

Nella suddetta sua arringa, l'avv. Bianchi fu abbastanza temperato nella forma: in sostanza, riconobbe che le cause principali delle attuali condizioni della Banca sono indipendenti dall'Amministrazione, e sull'affare di Carrara riconobbe essere la condizione della Banca, per il lato giuridico, abbastanza buona; ma si dette il gusto di sminuzzare e di discutere le previsioni degl'ingegneri, sia per il reddito probabile della strada, sia per le spese di compimento.

Al quale discorso replicò il Direttore generale, pigliando atto delle dichiarazioni dell'oratore, le quali appunto meno giustificavano gli atti precedenti dei committenti; e sviluppando le ragioni e producendo i dati di fatto, i quali alle deduzioni degli ingegneri conducono a dare piena fede.

In sostanza, il ragionamento del Direttore generale fu questo: Inutile parlare del passato, stanti le due deliberazioni dell'Assemblea; evidente che, se l'affare di Carrara può dare un prodotto netto di 650,000 lire, non può dirsi compromesso il capitale di 7 milioni e mezzo impegnatovi; indispensabile ed urgente lo aggiungervi quanto occorre per renderlo fruttifero, soprattutto trattandosi di sole 300 mila lire.

Concluse non accettando la deliberazione degli avversarii, soprattutto perchè tendeva a risollevare questioni ormai risolute.

Seguì a questi due discorsi una breve discussione, relativa alla posizione giuridica della Banca, nella quale l'avv. Olinto Barsanti dette spiegazioni lucide e soddisfacenti; dopo di che, prese la parola il sig. Anselmo Vitta, e togliendo alla proposta dell'avv. Bianchi quanto suonava sfiducia e ostilità nell'Amministrazione, propose una sospensiva, tendente a portare sull'argomento la maggior luce possibile. — Alla quale proposta, per ispirito di conciliazione, fecero buon viso e il Consiglio e il Direttore generale.

A questo punto si trattò di passare ai voti; ma l'opposizione chiese lo scrutinio segreto, mentre altri azionisti avevano chiesto l'appello nominale per *sì* e per *no*, tanto che fu perduto moltissimo tempo per decidere questa questione, e si dovè votare per appello nominale per sapere con qual metodo si voterebbero le proposte.

Con questa votazione, che dette per resultato 284 voti favorevoli alla proposta dell'Amministrazione e 220 contrarii, si terminò la prima giornata.

In tutta questa adunanza, le parti si erano mostrate eccessivamente ostili. Il gruppo degli azionisti dissidenti si agitava, scoppiava in applausi quando parlavano i propri oratori, mormorava, interrompeva gli oratori avversarii, protestava contro le decisioni, qualche volta severe, sempre imparziali, del comm. Carlo Fenzi; ma nella seconda giornata tutto cambiò, come per incanto.

Annunziato dal Presidente, all'apertura dell'Assemblea, essere necessaria una breve adunanza segreta del Consiglio, i consiglieri e il Direttore generale si ritirarono. Tornati in seduta, il Presidente annunziò che dava la parola all'avv. Bianchi per modificare e ritirare la sua proposta della vigilia; e questi appunto, per amore di conciliazione, la sua formula di deliberazione ritirava, come ritirava la sua il sig. Anselmo Vitta. Il Presidente, dimostrando allora con calde, giudiziose e temperate parole quanto, in un istituto come la Banca Toscana, importi la concordia più intera fra gli azionisti e l'Amministrazione, dichiarò che anche il Consiglio e la Direzione generale ritiravano la proposta loro, purchè di comune accordo fosse inteso, che la questione dei provvedimenti occorrenti per terminare la strada marmifera e liquidare l'affare di Carrara fosse sottoposta ad una Commissione nominata dal Consiglio, e che d'accordo col Consiglio la dovrebbe immediatamente studiare. La quale proposta fu votata all'unanimità; ed il Presidente annunziò tosto che il Consiglio componeva la Commissione dei signori: Anselmo Vitta, avv. Emilio Bianchi, cav. Paolo Lorenzini, prof. Angelo Vegni e avv. Rignano.

Si procedè allora agli altri articoli dell'ordine del giorno; e prima veniva la questione della distribuzione dell'acconto semestrale sul dividendo, sulla quale sorse a parlare l'avv. Bianchi, e propose che si rilasciasse al Consiglio ogni de-

cisione in proposito. La quale proposta, dal Consiglio stesso accettata, fu pure unanimemente approvata.

Venne in terzo luogo la questione del voto da indirizzarsi al Governo ed al Parlamento, perchè sia riconosciuta nelle Banche d'emissione la facoltà di fondersi tra di loro; sulla quale parlò l'avv Bianchi, accettando le proposte della Amministrazione, e solo proponendo una breve aggiunta.

Il Direttore generale volle dare all'Assemblea alcuni schiarimenti e notizie sulle proposte fatte dal Consiglio e dalla Direzione generale, allo scopo di ottenere questa facoltà di fondersi e d'impegnare il Governo a preoccuparsi delle difficili condizioni in cui versano gli Stabilimenti di emissione. Egli terminò le sue brevi parole, comunicando all'Assemblea una lettera del Presidente del Consiglio dei ministri, con la quale gli si dava assicurazione che, al prossimo riaprirsi del Parlamento, sarebbe stata presentata una legge intesa appunto alla sistemazione degli Istituti di emissione.

L'Assemblea, soddisfatta di queste dichiarazioni, votò all'unanimità la deliberazione concordata da tutte le parti.

Veniva in quarto luogo all'ordine del giorno una interpellanza, proposta da 10 azionisti appartenenti all'opposizione, sulla questione dei rapporti d'interesse tra la Banca ed il Municipio di Firenze. Il Presidente si dichiarò pronto a dare la parola a chi volesse formulare la interpellanza medesima; ma nessuno avendo domandato la parola, si passò oltre, e l'interpellanza non ebbe luogo.

Restava unicamente, a compiere l'ordine del giorno, la elezione di un consigliere, in luogo del dimissionario comm. Schwartze, e venne eletto a grande maggioranza il conte Pietro Bastogi.

Gli adunati, di tutti i colori, furono pienamente soddisfatti del modo imparziale, benevolo ed abile, col quale il comm. Carlo Fenzi seppe condurre, da principio fino in fondo, questa seduta dell'Assemblea, e le sue parole ripetutamente ebbero unanimi applausi.

Nostre Corrispondenze

Roma, 4 settembre.

La necessità di un secondo valico appennino incominciò a preoccupare popolazioni e Governo sino da quando si andava compiendo il primo, mediante la costruzione della ferrovia da Firenze a Bologna per la Porretta. Nè può dirsi che ciò avvenisse in forza di quel crescendo di desiderii connaturale all'uomo, a cui l'appetito viene mangiando, secondo l'espressivo aforisma francese. Era la pessima costituzione geologica dei terreni, sui quali si eseguiva la linea Firenze-Bologna, che aveva ingenerato nell'animo quasi dell'universale gravissimi dubbii sulla possibilità di dare un solido impianto a quella ferrovia, sulla possibilità di esercitarla regolarmente e sicuramente; onde le popolazioni toscane e romagnole, più direttamente e principalmente interessate, fecero intraprendere gli studii per qualche altro passaggio dell'Appennino, che potesse sostituirsi all'anzidetto, e valesse a prevenire i gravissimi danni che sarebbero loro derivati da una congiunzione ferroviaria d'incerto e mal sicuro esercizio.

Inspirato ai sentimenti medesimi, il Governo della Toscana, di concerto con quello dell'Emilia, decretava nel 1860 la riunione di un concorso di studii allo scopo medesimo testè indicato, nominando una Commissione esaminatrice mista di ingegneri toscani e romagnoli. E vennero di fatto eseguiti e presentati diversi progetti, che la Commissione esaminò, senza però pronunziare intorno ad essi alcun giudizio definitivo; e quindi la cosa non ebbe per allora alcun seguito, malgrado le premure incessanti delle Provincie interessate acciò fosse prescelta una fra le linee proposte.

Dopo il sonno o la semiveglia di parecchi anni, si ridestò la questione, che è per sè troppo grossa e viva per lasciarsi seppellire senza una soluzione; e il Ministero dei lavori pubblici, sollecitato da più parti, nominò nel 1863 una Commissione, presieduta prima dall'ispettore Spurgazzi, poi dall'ispettore Scottini, e finalmente dall'ispettore Cavalletto, coll'incarico appunto di fare un esame comparativo dei diversi progetti presentati per una ferrovia tosco-romagnola.

Gli altri membri della Commissione erano l'ispettore delle miniere Giordano, l'ispettore del Genio Biglia, e gli ingegneri-capi Passerini e Camera. Si riunì la Commissione a Firenze nell'ottobre 1865, procedendo di là alla visita delle località interessanti ciascuno dei progetti presentati, ch'erano in numero di *sei*, e costituenti, a tre, a tre, due distinti gruppi miranti a scopo diverso.

Il 1° gruppo comprendeva le linee: da Firenze o Pontassieve ad Imola per la valle del Santerno, studiata dall'ing. sig. Ganzoni; da Firenze o Pontassieve a Faenza per la valle del Lamone, studiata a cura della Società Guastalla di Modena; da Pontassieve a Forlì per la valle del Montone, studio degl'ingegneri Parodi e Fratti, colla mira di congiungere direttamente la Romagna con la Toscana, e Livorno con l'Adriatico, mediante il porto Corsini di Ravenna. Il 2° gruppo, invece, intendeva di provvedere alla riunione della Toscana con le Marche, di Livorno con l'Adriatico in Ancona, e comprendeva le linee: da Arezzo a Cesena per la valle del Savio, studiata dall'ing. Scarabelli; da Arezzo a Rimini per la valle del Marecchia, studiata dagl'ingegneri Rubbi e Dallolio; da Arezzo a Fano per la valle del Metauro, studiata dall'ing. Peyron.

Ma, se l'obbiettivo di un secondo passaggio dell'Appennino nell'Italia centrale rimaneva sempre Firenze, allora Capitale d'Italia, i criterii per la scelta della linea migliore erano già assai mutati dal 1860, in cui fu nominata la prima Commissione dal Governo toscano, al 1865 in cui venne nominata l'altra dal Governo italiano; perchè si pensava dapprima alla costruzione di una linea succedanea alla Porrettana, considerata di successo problematico, o per lo meno d'incerto esercizio. Laddove, resa poi la linea della Porretta e riconosciuta da tutti abbastanza sicura, mediante grandiose opere di consolidamento, non si doveva più pensare all'urgenza di una linea succedanea, ma bensì alla utilità di una linea sussidiaria, in prossimità alla principale, senza esserle troppo vicina in modo da farle concorrenza; e la linea Faentina, sotto a quest'ultimo aspetto, fu giudicata la preferibile dalla prelodata Commissione.

Se non che i fati d'Italia vollero che Firenze fosse soltanto una tappa lungo il glorioso cammino e divenisse

Roma la sua Capitale definitiva. Quindi è mutato radicalmente l'obbiettivo del 2° valico appennino, del quale ci intratteniamo.

Ciò spiega il perchè l'on. Zanardelli abbia testè nominato una terza Commissione, coll'incarico di studiare e riferire sui progetti sovraindicati; ed io spero non tornerà sgradita ai vostri lettori, nè interamente inutile per la più chiara comprensione dello stato del problema appenninico la pagina di storia antica che vi tracciai succintamente.

Come ci entri poi in questa congiuntura l'esame delle linee Parma-Spezia, Lucca-Reggio, Lucca-Modena, lo saprà bene l'egregio articolista dell'ultimo numero del *Giornale dei lavori pubblici*; in quanto a me, sarò in errore, ma reputo ch'egli abbia commesso la più strana delle confusioni. E venne pure data incompletamente dal giornale medesimo la composizione dell' ultima Commissione dianzi citata, perchè all'ispettore Imperatori conviene aggiungere l'ispettore Borgnini e l' ingegnere-capo Fabris all'ingegnere-capo commissario Passerini e all' ingegnere delle Meridionali Lanino.

Nè questi egregi signori si potranno riunire, per iniziare i loro studii, prima del 15 corrente, dovendo gli ingegneri Imperatori e Passerini dar l'ultima mano alla loro laboriosa relazione intorno alla ferrovia Eboli-Reggio. Sulla scelta del quale tracciato io non voglio far pronostici, bensì compiere il mio debito di cronista col riferirvi che, stando a quella parte di segreto che penetra sempre attraverso le mura, la linea litoranea progettata dall' on. ing. Giordano trionferà definitivamente sulla linea interna dell'ing. Gargiullo. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò, in una delle sue ultime sedute, la spesa di un milione all'incirca per una variante sul tronco stradale della ferrovia da Palermo a Porto Empedocle; ed altresì un progetto di maggiori spese per i lavori del tronco Grassano-Trivigno nelle Calabro-Sicule. —

Se convenga rivedere la classificazione già fatta delle strade provinciali, per indagare se tutti i criterii della legge dei lavori pubblici furono rettamente applicati; se i criterii stessi siano atti a darci una ben compiuta rete di strade provinciali; se sia necessario introdurre nella nostra legislazione i due principii della obbligatorietà della costruzione delle strade provinciali e del concorso dello Stato e dei Comuni nelle relative spese; se e quali provvedimenti debbansi adottare per ottenere sollecitamente l'ultimazione della rete di siffatta categoria di strade — ecco i quesiti sottoposti dall'on. Zanardelli ad una Commissione, che si riunì ieri sotto la presidenza del Segretario generale comm. Ronchetti. I membri ne sono i cavalieri Zaini, Artom e Carloni, tutti e tre funzionarii superiori del Ministero dei lavori pubblici; e fin dalla loro prima riunione stabilirono:

a) essere indispensabile rivedere le classificazioni già fatte, operazione della quale assume l'incarico la Commissione medesima;

b) non potersi decidere se i criterii della legge del 1865 possano valere a darci la desiderata rete di strade provinciali, perchè essi non furono regolarmente applicati in tutte le provincie;

c) doversi introdurre nella nostra legislazione i principii della obbligatorietà della costruzione delle strade provinciali e del concorso governativo e comunale;

d) finalmente aggiornò il proprio voto sul quarto ed ultimo quesito, sino a tanto che non siasi compiuto il lavoro di verificazione di tutti gli elenchi delle strade provinciali del Regno. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che i Direttori generali delle nostre Società ferroviarie, insieme col Direttore generale presso il Ministero dei lavori pubblici, hanno tenuto nei giorni scorsi alcune conferenze a Genova e Milano, nelle quali crediamo sieno state discusse le condizioni principali, che potrebbero servir di base ad un contratto di concessione dell'esercizio delle strade ferrate.

Essendo stati definitivamente approvati dal Ministero l'orario e le tariffe per la ferrovia Vicenza-Treviso, crediamo che sabbato prossimo potrà aver luogo l'apertura al pubblico servizio del tronco Cittadella-Vicenza, da ultimo collaudato, e così l'esercizio della intera linea da Vicenza a Treviso.

Nell'asta tenutasi a Milano per l'appalto delle 10 locomotive a carrello mobile per viaggiatori, di cui abbiamo parlato nei precedenti numeri, la migliore offerta venne presentata dalla Società per la fabbrica di locomotive di Florisdorf presso Vienna, alla quale si ritiene verrà aggiudicata la detta fornitura.

La Deputazione provinciale di Novara, all'uopo autorizzata dal Consiglio, nella sua seduta di ieri ha approvato all'unanimità il contratto per la concessione della ferrovia (*tramway*) a vapore Trino-Vercelli-Gattinara alla Società Yay e C. di Londra.

La ferrovia dovrà essere costrutta ed aperta all'esercizio nel termine di 18 mesi. I Comuni interessati concorrono nella spesa colla complessiva somma di L. 200,000 a fondo perduto.

La intera linea misurerà circa 53 chilometri, e sarà quindi la più lunga, esercitata col detto sistema, che esista attualmente in Europa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Borgotaro-Genova. — Il *Presente* di Parma del 20 agosto, riferendosi all'adunanza tenuta lo scorso luglio in Genova dai deputati liguri per istudiare la questione dei nuovi valichi appenninici (della quale adunanza tenemmo parola nel nostro numero del 1° agosto p. p.; e notando come in quell'adunanza, fra le altre deliberazioni, si decise d'inviare al Ministero dei lavori pubblici un voto di completa adesione alla ferrovia Parma-Spezia, sollecitandone anzi l'esecuzione, conchiudeche, avendo quell'assem-

blea approvato perciò gli studii e tracciati proposti dall'ing. Navone, fece nascere nei Parmigiani la speranza che alla ferrovia della Spezia, un'altra se ne debba aggiungere quanto prima, la quale, partendosi da Borgo-Taro, unisca Parma alla metropoli della Liguria con un percorso di soli 140 chilometri, cioè 66 chilometri di meno del percorso attuale.

Questa linea, uscita dalla Stazione Orientale di Genova, passata la Stazione di *Staglieno* (m. 50 sul livello del mare), e raggiunta quella di *Molassana* (m. 100), abbandona quivi la succursale dei Giovi, dopo un percorso comune di 7 chilometri, e continua a risalire la valle del Bisagno, toccando la *Stazione della Doria*, a 145 metri di altezza, e quella di *Mecco* a m. 210.

Fra le valli del Bisagno e quella del Taro, che bisogna necessariamente percorrere per raggiungere Parma, si interpone un ampio avvallamento, in fondo al quale scorre il torrente Lavagna: è questo il tratto più difficile della linea, giacchè, se la ferrovia scendesse laggiù, sarebbe poi quasi impossibile farla risalire a raggiungere la valle del Taro, alta a S. Maria oltre ai 700 metri.

L'ing. Navone vinse però le difficoltà con un disegno ardito, e tuttavia correttissimo, e con un tracciato che, ora chiuso in galleria, ed ora all'aperto, ma esposto convenientemente a mezzodì, non presenterà nemmeno quelle difficoltà di esercizio, che sogliono sempre aggravare le condizioni delle ferrovie di montagna. Partita dalla Stazione di *Mecco* (l'ultima della valle del Bisagno), la ferrovia sale man mano a raggiungere a m. 235 di altezza l'imbocco della galleria del Bargigli, lunga m. 3800; ed all'uscire di nuovo alla luce, si trova sul torrente Lavagna, sulla destra del quale entra nella Stazione di *Vallebona* (m. 270.5). Di qui comincia il tracciato più difficile della linea, giacchè, per non scendere al basso e continuare la salita in ragione del 15 per mille, essa deve seguire parallelamente la catena principale dell'Appennino, traforando i diversi contrafforti che le sbarrano la via.

Così essa attraversa, con sei lunghe gallerie, quegli sproni, e continua sempre la salita, facendo sosta alle Stazioni di Neirone (a m. 344 di altezza), di Malvaro (a m. 435.5), di Acero (a m. 524), di Timosci (a m. 554), ed infine a quella di *Valleciana*, posta sul torrente Penna fra *Prato di Castagneto* e *Villa sopra la Croce*, all'imbocco della grande galleria, che deve schiuderle la valle del Taro.

Questa galleria si aprirà sotto il Monte *Chiffi*, avrà una lunghezza di 4300 m., e sboccherà in Val di Taro nella Stazione di S. Maria, alla distanza di chil. 54 da Genova e di chil. 86 da Parma, ed all'altezza di 710 m. sul livello del mare: è questo il punto culminante della linea.

Dalla Stazione di S. Maria del Taro la ferrovia comincia a scendere, con pendenza non mai superiore al 15 per mille, lungo la valle del Taro, dapprima ampia e facile sino alla svolta di Perosa, poi angusta ed irta di roccie negli stretti di Foppiano. Raggiunto il confluente della Gelana nel Taro, la strada attraversa con un'ultima galleria il piccolo colle di Borio; e passata sulla sinistra del torrente Pelpirana, entra nella Stazione di *Bedonia* e *Compiano*, a 480 metri sul livello del mare, ed alla distanza di 69 chilometri da Genova e di 71 da Parma. Di là la ferrovia scende per altri 10 chilometri lungo la valle del Taro, già divenuta ampia e maestosa, ed entra ad unirsi colla ferrovia Parma-Spezia nella Stazione di Borgotaro, dopo avere raggiunto uno sviluppo complessivo di 79 chilometri.

Quanti e quali vantaggi (dice il *Presente*) sia per recare quella ferrovia a S. Maria del Taro, a Bedonia, a Borgotaro e soprattutto a Parma, non val la pena di ridirlo, giacchè non vi è alcuno che non lo vegga da sè. E un vantaggio grandissimo noi ne risentiamo subito, giacchè l'adozione di quel progetto per parte dei Genovesi toglie i più vigorosi nemici alla ferrovia Parma-Spezia, e li cambia anzi in validi sostenitori.

La nuova ferrovia si presenta pure come importantissima dal punto di vista militare, giacchè apre una comunicazione diretta dalla fortezza di Genova con quelle di Mantova e di Bologna, e per di più viene a sciogliere il problema della ferrovia entro terra per le comunicazioni di Genova colla Spezia e con Roma.

Ferrovie venete interprovinciali. — Nella seduta del 27 agosto del Consiglio provinciale di Padova, sulla relazione del dep. Trieste, e dopo viva discussione, o cui presero parte i cons. Carazzolo, Chinaglia, Breda Stefano, Erizzo ed altri, fu approvato il convegno stipulato col Comune di Padova circa le modalità del suo concorso nella spesa per la costruzione ed esercizio della ferrovia Padova-Bassano.

E nella seduta del 23 del Consiglio medesimo veniva in discussione la proposta di studii per una ferrovia Padova-Chioggia. Il consigliere Chinaglia, dimostrata la necessità di procedere nello studio della rete ferroviaria interprovinciale con piena unità e compattezza d'indirizzo, ed esposte con chiarezza e precisione le pratiche che si stanno attivando dalla Commissione interprovinciale per la ferrovia Monselice-Mantova, propose l'ordine del giorno seguente.

Presero la parola i consiglieri Corinaldi, Romanin, Turazza, Breda Stefano, nonchè il relatore della proposta ing. Erizzo; dopo di che, fu votato all'unanimità l'ordine del giorno Chinaglia così formulato:

« Il Consiglio, riconfermando il suo voto favorevole alla linea Monselice-Mantova, per gli studii della quale sta compiendo le pratiche necessarie una apposita Commissione interprovinciale, prima di deliberare intorno agli studii di una ferrovia Padova-Adria, si riserva di sentire il parere della ridetta Commissione nei membri di essa che rappresentano la Provincia di Padova, cui dà incarico di presentare in argomento quelle proposte che crederanno più utili ed opportune.

« Alla Commissione vengono aggiunti per questo oggetto altri tre membri ».

Ferrovia Padova-Bassano. — Il *Giornale di Padova* del 1° scrive:

La notte scorsa si è giunti col collocamento delle rotaie fino alla Stazione di Padova: sicchè da qui la locomotiva può correre ormai direttamente fino a Bassano.

Ferrovia Eboli-Reggio. — Lo stesso giornale dice:

La Commissione incaricata della revisione d'un progetto di ferrovia da Eboli a Reggio, lavora alacremente, ad onta della canicola che imperversa. La natura difficile della strada accidentata, con numerosissime opere d'arte, rende il lavoro della Commissione oltremodo laborioso; oramai però si è al principio della fine, e quanto prima sarà redatta la relazione all'on. Ministro dei lavori pubblici sulla linea da preferirsi. (V. nostra *Corrispondenza da Roma*).

Ferrovia Palermo-Trapani — Sull'avanzamento dei lavori di questa ferrovia si hanno le seguenti notizie da Palermo, 31:

Alla galleria di Sferracavallo lavorano circa 30 operaj, i quali alla bocca Palermo hanno già aperto oltre 100 metri di via ed alla bocca Trapani circa 20 metri, oltre a 20 m. nella trincea di roccia all'antica barriera dell'Isola delle Femine.

Allo Zucco, poi, la spalla sinistra del lungo ponticello è già fondata per 50 metri, e vi si continua a lavorare con la forza di circa 60 operaj, tra manuali, minatori, muratori e scarpellini; per cui havvi già una grande provvista di pietra da taglio, pietrame, sabbie, anche pel grande viadotto sul torrente Bracco.

Due squadre d'ingegneri lavorano indefessamente ai tracciamenti ed ai piani parcellari, i quali sono compiuti per 44 chilometri, cioè da Palermo a Zucco.

Ferrovie Romane. — La *Nazione*, del 30 agosto, scrive:

Alcuni giornali, che si divertono a sognar sempre guerra, hanno preteso di vedere uno scopo guerresco nelle disposizioni date dalla Direzione delle Ferrovie Romane per la costruzione di buon numero di vetture di terza classe.

Noi siamo in condizioni di assicurare che in questa disposizione non debbono ravvisarsi che ragioni di servizio interno. Le nuove vetture serviranno specialmente per la linea da Roma a Napoli. Anzi una quantità di vagoni-merci, che giacevano inoperosi nei magazzini, saranno ridotti a

vetture di terza classe per viaggiatori. Tuttociò si fece senza premure dell'on. Ministro della guerra, nè in vista di necessità di straordinarii trasporti militari.

Ippoferrovia in Roma. — La *Libertà* dice che il Consiglio superiore dei lavori pubblici, in seduta del 1 corrente, ha dato voto favorevole per il chiesto prolungamento del *tramway* dalla Via Flaminia al di là del Ponte.

La Società profitterà subito (crediamo) di questo voto del Consiglio, e ben presto chi vuole andare a pranzo a Ponte Molle andrà col *tramway* fino al piazzale.

Ippoferrovie a Milano. — Alla Deputazione provinciale di Milano furono presentati due progetti di nuove ferrovie a cavalli: l'una fra le porte Romana e Ticinese, l'altra fra la frazione Cagnola e il sobborgo di Porta Tenaglia, con diramazione interna fino alla via S. Giuseppe.

Quest'ultima linea percorrerà la lunghezza di 4450 metri; per metri 1470 nell'interno della città. Il progetto è dell'avv. Gaetano Polli.

La Deputazione trasmise i due progetti alla Giunta municipale pel suo voto.

— La notte del 3-4 corr. venne festosamente inaugurato il tronco interno della linea Milano-Saronno, dalla porta Sempione alla via Cusani.

La Società Belga del *tramway*, rappresentata da uno dei suoi capi, mostrò di saper far presto e bene. Aveva appena ricevuto l'avviso della concessione del tronco interno, che, messo mono ai lavori, in 15 giorni li portò a termine. L'armamento di questo tratto della linea Milano-Saronno ha le rotaie a fior di terra, senza la menoma sporgenza, fatte a canaletto anzichè a risalto, e solidamente impiantate su robuste longarine di larice rosso, sostenute da traversini robusti dello stesso legno. Il lavoro di collegamento a viti e grappini non potrebbe essere più accurato, e fa onore all'ing. milanese sig. Maestri, che dirige tutti i lavori della Società Belga in Milano.

Fra un paio di giorni, le corse per Saronno partiranno adunque dalla via Cusani.

Vagoni per ambulanza militare. — Leggiamo nella *Nazione* del 31:

Da molto tempo il sig Gramegna, giovine ingegnere direttore nelle officine delle Ferrovie Romane, aveva sottoposto all'esame del Ministro della guerra un suo progetto per la immediata riduzione delle vetture-merci ad ambulanze militari, con letti sospesi, di sua particolare invenzione.

L'on. Ricotti, al quale si rivolse da prima il Gramegna, non tenne conto della sua proposta; ma il generale Mezzacapo si fece premura di rispondere alle sollecitazioni del giovine ingegnere, e si decise di fare esperimento del suo progetto.

Infatti, il Ministro della guerra si volse al suo collega dei lavori pubblici, chiedendo l'uso di alcuni vagoni; il che fu subito accordato, ed oggi stesso ne furon messi a sua disposizione alcuni delle Ferrovie Meridionali.

Conferenze di statistica ferroviaria. — La stessa *Nazione* scrive:

Le conferenze della Commissione internazionale per la statistica ferroviaria, nominata nel Congresso di Buda-Pest nel 1876, avranno luogo a Roma nei primi del prossimo ottobre. Interverranno a queste conferenze i delegati delle principali Società ferroviarie. Per cura del Ministero dei lavori pubblici, vi saranno anche rappresentati i regi Commissariati per le ferrovie italiane. Il Ministero affidò questo incarico al comm. Felice Biglia ispettore di 1ª classe nel Genio civile, al cav. Vincenzo ing. Crosa sotto-Commissario tecnico di 2ª classe, ed al cav. Emilio Paria sotto-Commissario amministrativo di 1ª classe per l'eeercizio delle strade ferrate.

— Noi possiamo aggiungere che la Società dell'Alta Italia ha destinato a rappresentarla alle suddette conferenze due suoi ispettori, uno del Controllo e l'altro del Movimento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Ecco il testo dell'ordine del giorno votato dal Consiglio provinciale di Como, nella seduta di cui parlammo nel nostro numero del 22 agosto p. p.:

« Sulla interpellanza ministeriale, il Consiglio:

« Confermando per intanto la sospensione di ogni pagamento pel sussidio del Gottardo deliberato nella seduta 13 maggio 1870;

« Dichiara di aumentare la sovvenzione predetta di altre L. 200 mila, a fondo perduto, che sarà a versare, nei modi e rate da stabilirsi, nelle casse dello Stato, voltachè sia completamente assicurata la contemporanea esecuzione delle linee Bellinzona-Pino e Bellinzona-Lugano pel Monte Ceneri ».

— Ecco, secondo la *Gazzetta di Losanna*, quali sarebbero le condizioni presentate dal Governo di Berna per una futura sovvenzione all'impresa del Gottardo.

La prima consisterebbe nel chiedere la cessione della linea privata Berna-Thun, che farebbe così parte integrante della rete delle strade ferrate del Giura.

La seconda sarebbe l'arrivo dei treni del Gottaado a Lucerna, e non a Zurigo; di tal maniera, malgrado il giro di 10 chilometri che occasionerebbe l'impiego della linea Lucerna-Rothkreuz, la città di Lucerna non resterebbe meno capo di linea.

Finalmente l'ultima condizione posta sarebbe di ottenere la cessione della linea Lucerna-Rothkreuz, che verrebbe così ad unirsi alla rete giurassica.

— La *Gazzetta Ticinese* pubblica poi il seguente comunicato:

Il giornale ticinese *Il Gottardo*, in una lunga critica che sta pubblicando contro la Società della ferrovia del Gottardo, e più particolarmente contro la Direzione della stessa, dice, fra le altre cose, che l'Hôtel Bellevue (palazzo dell'Amministrazione a Lucerna) abbia costato alla Società, in una colle continue riparazioni, da 3 a 4 milioni.

Ora risulta dai rispettivi conti che *il prezzo d'acquisto della Bellevue a Lucerna, comprese tutte le riparazioni che sono state fatte sino al giorno d'oggi, non eccede la somma di fr.* 448,000.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 23.20 dal lato di Göschenen e di m. 25.20 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 48.40, cioè m. 6 90 in media giornaliera.

Ferrovie francesi. — Sabbato 1° corr. ebbe luogo il collaudo della linea diretta da Marsiglia ad Aix. Tra i lavori d'arte, si nota il viadotto delle Aygalades, che misura 297 metri di lunghezza, 30 di altezza massima, e conta 18 archi, di 12 metri di luce ciascuno; nelle vicinanze di Septèmes, un sotterraneo di 184 m. di lunghezza; il sotterraneo dei Dés, di 263 m. di lunghezza; ed un viadotto di 38 archi, di 12 metri di luce ciascuno, della lunghezza di m. 600.

Si potrà d'ora innanzi recarsi da Marsiglia ad Aix in un'ora e 10 minuti.

Ferrovie inglesi. — Sopra una linea ferroviaria in Inghilterra, venne constatata la grande utilità e la massima importanza dei freni continui a vapore. L'*Engineer* riferisce che uno di questi freni, del sistema Westinghouse, venerdì 17 agosto p. p., impedì lo sviamento del treno-*express* della Scozia. Il treno, che era straordinariamente carico, e che veniva tirato da due locomotive, andava a grande velocità nella direzione di Leeds, quando, in prossimità di Kirkstall-Abbey, l'assile della locomotiva, ch'era al principio del treno, si ruppe: una delle grandi ruote si slanciò avanti al treno, e dopo aver percorso un tratto di 150 *yarde*, cadde attraverso al binario. Il macchinista, senza porre tempo in mezzo, subito che vide la gravità del pericolo a cui poteva andar incontro, fece agire il freno automatico a vapore, ed i vagoni si fermarono dopo percorso un tratto di 100 metri, senza uscire dalle rotaie, le cui guide fu-

rono piegate e torte in più punti. Grazie alla prontezza di spirito del macchinista ed alla reale efficacia del freno automatico a vapore, non si ebbe a deplorare la menoma ferita o contusione, ed i viaggiatori provarono soltanto una scossa piuttosto forte.

Ferrovie dei Paesi Bassi. — L'ardore con cui è spinta la costruzione della linea Boxtel-Wesel fa sperare ch'essa possa essere interamente compiuta verso la fine dell'anno corrente. Subito dopo, verrà aperta all'esercizio.

Attentato ferroviario in America. — Il *Morning Chronicle* di Quebec riferisce che, il 10 agosto p. p., dei malfattori hanno tentato di far deviare un treno celere sulla strada del West-Wisconsin, nel quale si trovava il Governatore generale del Canadà e lady Dufferin, insieme alla loro famiglia e numeroso seguito. Il treno era diretto verso l'ovest, quando, arrivato ad un miglio e mezzo da Rudd's Mills, il macchinista vide una donna che faceva dei segnali. Arrestò immantinenti il treno, e vide ad alcuni metri di distanza delle enormi barre di ferro collocate trasversalmente sulla via. Esse erano mantenute ferme con de' pioli ed altre barre in modo talmente saldo, che, se la locomotiva le avesse urtate, una catastrofe sarebbe stata inevitabile. Lord Dufferin ha fatto rimettere alla donna, che aveva dato i segnali, una ricompensa di 100 dollari.

Disastro ferroviario in America. — Il corrispondente da Filadelfia del *Times* telegrafa, in data del 31 agosto:

Mercoledì, prima dell'albeggiare, un gran disastro ferroviario succedeva presso Desmoines, nello Stato di Jowa. Venti persone rimasero morte, quaranta ferite. Il treno precipitò in un abisso, avendo le pioggie portato via un ponte.

Gli scioperi americani. — Si possono oggidì constatare i guasti materiali prodotti dagli scioperi ferroviarii agli Stati Uniti. Lo sciopero non ha durato che 12 giorni, ma i danni sofferti da 5 delle principali Compagnie non ascendono a meno di 130 milioni di franchi. Le Compagnie reclamano ora dalle Contee e dagli Stati l'indennizzo loro spettante in seguito alle sommosse, che le Autorità locali avevano il dovere di reprimere. Ma è poco probabile che le Compagnie ottengano soddisfazione, visto il dissesto finanziario di parecchi Stati.

Ferrovie in Australia. — Scrivono da Sidney all'*Osservatore Triestino* del 14 agosto:

La linea della grande ferrovia dell'Ovest è stata estesa fino ad una città chiamata Orange. Le strade ferrate si costruiscono qui con molta celerità. La rete ferroviaria comprende tre linee principali: 1° La grande linea occidentale, che varca le montagne Azzurre ad un'altezza di circa 4000 piedi, ad una distanza di 80 o 90 miglia da Sidney verso l'Ovest. La sua attuale lunghezza misura 160 miglia. Questa linea è destinata ad essere prolungata sino all'estremità occidentale della colonia, nel cuore del continente. 2° La grande ferrovia meridionale, in direzione S-O. Essa tocca varie importanti città dell'interno. Anche questa linea attraversa un paese montuoso, ed è destinata ad unirsi colle linee principali di Melbourne e di Adelaide. La sua attuale lunghezza è di 170 miglia. 3° La grande ferrovia settentrionale, aperta presentemente in una lunghezza di 120 miglia, termina a Newcastle al Nord, ma è destinata ad andare fino a Queensland. In tutta la colonia sono già in esercizio 500 miglia di ferrovie.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto dell'11 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 22 agosto p. p.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Banca Siciliana*, residente in Messina, col capitale nominale di L. 4,000,000 diviso in 8000 azioni di L. 500 ciascuna, e colla durata di 20 anni, decorrendi dal 1° agosto 1872.

— Con altro R Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvata la modificazione di un articolo dello statuto della Società per la costruzione di case per i meno agiati in Sampierdarena.

— Con R. Decreto del 13 detto mese (*Gazz. Uff.* del 24 detto) è approvata la mutazione del nome della *Banca del Popolo di Racconigi* in quello di *Banca di Racconigi*, sedente in Racconigi, col capitale nominale di L. 100,000 diviso in 1000 azioni di L. 100 ciascuna, e colla durata di 30 anni decorrendi dal 15 ottobre 1872.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 23 luglio p. p (*Gazz. Uff.* del 21 agosto) è aggiunta all'elenco delle strade provinciali della provincia di Salerno quella dal Barizzo allo Scaravello, che si dirama dall'attuale provinciale Salerno-Sapri, e termina all'incontro dell'altra, pure provinciale, dei due Valli.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff* del 22 detto) sono approvate le modificazioni, deliberate dal Consiglio provinciale di Siena, alla strada provinciale di Monte Amiata, cioè la sostituzione al tronco da Zaccaria alle Conie, di quello da Zaccaria alla strada Romana presso Ricorsi, e il suo prolungamento dalla strada Romana presso Gallina alla città di Pienza.

Sono pure approvati i tracciamenti generali dei detti due tronchi stradali, il primo giusta il progetto 20 dicembre 1875 dell'ing Ficalbi, ed il secondo giusta il progetto 31 ottobre 1870 dell'ing. Ceramelli, colle migliorie che saranno da introdursi nello studio particolareggiato dei due tronchi, giusta le prescrizioni del Ministro dei lavori pubblici.

Strade provinciali e comunali. — Il *Diritto*, del 26 agosto, scrive:

L'on. Ministro dei lavori pubblici ha, prima di lasciare Roma, affidato a due Commissioni l'incarico di studiare quella parte della legge dei lavori pubblici che riguarda la classificazione e la costruzione delle strade provinciali e i provvedimenti a prendersi per assicurare la conservazione e la manutenzione delle strade comunali.

Tanto la prima, che la seconda Commissione sono presiedute dall'on. Ronchetti, segretario generale del Ministero, e sono composte: per le strade provinciali, dai signori cav. Zainy, Artom e Carloni; per le comunali, dai sig. Brauzzi, Baccanello, Artom, Carloni e Franco.

Così la nostra legislazione stradale è sottoposta ad uno studio speciale, poichè anche le vie vicinali formarono già oggetto delle premure dell'on. Zanardelli. (V. la odierna nostra *Corrispondenza da Roma*).

Concessioni di derivazione d'acqua. — Con R Decreto del 23 giugno scorso (*Gazz. Uff.* del 23 agosto) è fatta facoltà agl'individui e Comuni indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ivi descritte. Sono 7 concessioni d'acqua per *forza motrice* (2 in prov. di Porto Maurizio, 1 Genova, 1 Torino, 1 Pisa, 1 Potenza, 1 Chieti); e 5 per *irrigazione* (3 in prov. di Mantova, 1 Verona, 1 circondario Aosta).

Servizii marittimi. — La *Gazzetta Ufficiale* del 20 agosto p. p. ha pubblicato il R. Decreto del 26 luglio scorso, con cui è approvata la Convenzione stipulata, il 9 detto mese, tra i Ministri dei lavori pubblici e delle finanze da una parte, e la Compagnia di navigazione a vapore Peninsulare ed Orientale dall'altra, rappresentata dal comm Antonino Scibona, colla quale viene prorogata fino a tutto il mese di febbraio 1880 la precedente Convenzione del 14 aprile 1872, approvata per legge del 2 luglio 1872, n. 925 (serie 2ª).

— La *Gazz. Uff.* del 27 detto mese. ha pubblicato la Relazione a S. M., fatta in udienza del 26 luglio, dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello delle finanze, sulla Convenzione addizionale colla Società I e V. Florio e C.i pel servizio marittimo da Brindisi a Taranto, con prolungamento senza sussidio a Catania e Messina.

In essa è detto che, in seguito al voto emesso l'8 maggio scorso dalla Camera dei deputati, ed il 7 giugno dal Senato, i Ministri proponenti si studiarono di trovar modo

perchè lo scopo ivi indicato fosse raggiunto col minor aggravio alla pubblica finanza, pur lasciando integro il concetto di non accordar sussidio alle linee di congiunzione fra i porti legati per ferrovia. Il quale studio menò al favorevole risultamento di attuare un servizio settimanale fra Brindisi e Taranto, con approdo a Gallipoli, imponendo alla Società assuntrice l'onere del prolungamento non sovvenzionato a Catania ed a Messina, e ciò fino a quando non segua il collegamento per ferrovia fra Gallipoli, Brindisi e Taranto.

In codesta forma, riguardo al solo tratto fra Brindisi e Taranto, che misura leghe 52, si è stipulato l'ordinario sussidio, ed al prolungamento Taranto-Catania-Messina, di leghe 94, si è applicata la massima seguita per le altre linee di semplice utilità commerciale.

La Convenzione addizionale all'uopo stipulata colla Società Florio, concessionaria dei servizii del Levante e della Sicilia, pattuisce conseguentemente il compenso in ragione di L. 19 per lega, come per gli altri servizii interni, applicabile, come si disse, alle leghe 52 che intercedono fra Brindisi e Taranto, le quali costituiscono leghe 408 all'all'anno ed importano la spesa di L. 102,752.

Se poi si considera che l'intera percorrenza da Brindisi a Catania e Messina è di annue leghe 15,184, il sussidio governativo ricade a L. 6 76 per lega.

— Segue il R. Decreto, in data di Torino, 26 luglio, così concepito:

Art 1. È approvata l'annessa Convenzione addizionale stipulata col comm. Ignazio Florio per l'esecuzione di un servizio settimanale fra Brindisi, Gallipoli, Taranto, Catania e Messina.

Art. 2. Per l'adempimento di tale Convenzione è autorizzata la maggiore spesa di L. 42,815 al capitolo 45, *Servizio postale e commerciale marittimo*, del bilancio passivo del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio in corso, e quella di L. 102,752 nei bilanci degli anni successivi fino al termine della Convenzione.

Art. 3. Il presente Decreto sarà presentato al Parlamento nella prossima convocazione per essere convertito in legge.

Ufficii postali — Dal 1° settembre corr. vennero aperti i seguenti nuovi Ufficii postali di 2ª classe:

Diamante (provincia di Cosenza); Fontanella (prov. di Bergamo), Rocca di Papa (prov. di Roma); Ronsecco (prov. di Novara); San Giovanni di Cammarata (prov. di Girgenti); Santa Maria di Ogliastro (prov. di Palermo).

Ordinamento doganale. — Con R. Decreto del 15 luglio p. p. (*Gazz. Uff.* del 21 agosto) è approvata la tabella indicante le modificazioni apportate nell'ordinamento delle Dogane del Regno, e che andarono in attività col 1° settembre corr

Punto-franco in Venezia. — Leggiamo nella *Gazzetta di Venezia* del 29 agosto:

Nella seduta della Camera di commercio del 18 corr., dopo la lettura di una Relazione del comm. Blumenthal, quale presidente della Camera e quale presidente della Commissione mista municipale e commerciale, istituita per la scelta della località più opportuna per la collocazione di un Punto-franco stabile e per lo studio dei progetti relativi, nella quale egli proponeva che il *Punto franco* stabile in Venezia sia collocato vicino ai Magazzini generali da erigersi sulla spiaggia di S.ta Marta, *fu deciso ad unanimità* di tener sospesa la questione, fino a che sia deciso se sarà attuabile la Stazione marittima, se si faranno gli scavi occorrenti, e se si faranno i Magazzini generali.

Il Palazzo delle finanze a Roma. — Leggiamo nell' *Opinione* del 2 corr.:

Fra pochi giorni, tutte le parti dell'Amministrazione finanziaria saranno riunite nel nuovo Palazzo delle finanze in via *Venti Settembre*.

È un fatto nuovo, unico forse, perocchè non crediamo vi sia un altro Stato in Europa, dove si trovi un' agglomerazione così grande d'impiegati della stessa Amministrazione.

Manca ancora la Direzione generale del Debito pubblico, che, a quanto dicesi, sarà trasferita in Roma nel maggio prossimo venturo.

Gli impiegati che dovrà contenere questo Palazzo sono circa duemila. Il costo di costruzione, che l'immaginazione d'alcuni esagerò più volte, da quanto ci consta, ascende a poco più di 9 milioni.

Sappiamo che l'on. Seismit Doda vi pose tutta l'energica sua volontà, perchè questo fatto si compiesse nel più breve tempo possibile, superando molte e gravi difficoltà. E di ciò va grandemente lodato, poichè l'Amministrazione ne sentirà un grande giovamento.

A Torino, a Firenze, per mancanza di un locale capace, le varie Amministrazioni erano collocate a grandi distanze fra di loro e dal Ministro; quindi una necessità di carteggio fra i diversi Uffizii, carteggio che ora si potrà risparmiare.

Ora spetta al Municipio di sistemare la via *Venti Settembre*, che si trova in uno stato deplorevole. Sono generali le lagnanze degl' impiegati e dalle molte persone che devono recarsi a quel dicastero. Sappiamo che l'onorevole Segretario generale ha disposto la formazione di aiuole e di un viale d'alberi lungo l'area che fronteggia il nuovo palazzo. E ciò è cosa lodevolissima, anzi necessaria, per riparare dai cocenti raggi del sole coloro che sono costretti a recarsi colà. Ma occorre anzi tutto che il Municipio faccia, e presto, quanto gli spetta da parte sua.

— Il *Diritto* aggiunge che l'insediamento degli Ufficii nel Palazzo delle finanze ebbe luogo il 3 corr., e la nuova residenza fu inaugurata dal Segretario generale Seismit Doda con apposito discorso al numeroso personale.

Lavori edilizii in Roma — Leggiamo nel *Diritto:*

Si lavora con molta attività alla costruzione di quel tratto di via, che dal Quirinale, passando dinnanzi al palazzo Rospigliosi, sbocca sulla via Nazionale.

Questo tratto di via c'era già, ma era angusto, aspro, malinconico; ora invece si converte in una strada larga, ariosa, fiancheggiata da case nuove e variate. Sarà la via la più comoda, specialmente per le carrozze che vanno e vengono dalla reggia.

Per rendere più dolce il declivio, e per sboccare al livello della via Nazionale, si sta abbassando l'antico suolo di oltre tre metri nel punto massimo. In quei lavori di adbassamento si scuoprono, e cadono sotto i colpi delle zappe alcuni avanzi delle terme di Costantino.

Le costruzioni navali in America. — Lo *Scientific american* contiene alcuni interessanti particolari sullo sviluppo che ha preso in questi ultimi anni l'industria della costruzione delle navi in ferro agli Stati Uniti. Cinque anni sono, l'Inghilterra aveva sull'America del Nord una superiorità indiscutibile riguardo alle spese di costruzione di quelle navi. Le materie prime e la mano d'opera costavano assai meno in Inghilterra che non in America.

Da 5 anni in qua, dei grandi cambiamenti si sono compiuti. I costruttori americani stabilirono dei laminatoi, delle grandi fonderie e dei nuovi opificii. Il prezzo del ferro americano diminuì di più della metà, ed ora è presso a poco eguale a quello dei mercati europei.

Attualmente, agli Stati Uniti, il rame lo si produce in tale quantità, che è diventato un articolo di esportazione.

In quanto poi alla mano d'opera, che costituisce la parte principale delle spese di costruzione delle navi (poichè si calcola siano del 70 per 100 nella costruzione di uno *steamer*), l'industria americana è riuscita a diminuirla notevolmente, impiegando macchine, il cui uso non fu peranco adottato in Inghilterra.

La costruzione delle navi in ferro fu inaugurata agli Stati Uniti nel 1868, e da quell'epoca in poi vi furono costruite 251 navi di tutte le dimensioni, della complessiva portata di 197,500 tonnellate. La media annua della costruzione è di oltre 30 navi, il cui valore totale si può calcolare che sia da 300 ai 375 milioni di franchi.

È indubitato che queste cifre sono di poca importanza, se si confrontano con quelle concernenti i cantieri navali della Clyde in Iscozia; ma non è meno vero che i 4 anni compresi fra il 1872 ed il 1876 presentano, riguardo

agli Stati Uniti, dei resultati notevolissimi. Nel 1872, il tonnellaggio complessivo delle navi costruite fu di 224,000 tonnellate; nel 1874, di 266,000, e, nel 1876, di 204,770 tonnellate. Devesi notare inoltre che, dal 1873, andò continuamente diminuendo il numero degli *steamers* in ferro e ad elica costrutti nei cantieri della Clyde.

Infatti, quei cantieri costruirono 126 *steamers* nel 1873, 113 nel 1875 ed 83 soltanto nel 1876. Invece, il numero dei piroscafi a ruote non subì la stessa diminuzione: esso era di 14 nel 1873, di 10 nel 1874, di 13 nel 1875 e di 16 nel 1876.

A viemmeglio provare come e quanto abbia progredito nell'America del Nord la costruzione delle navi in ferro, basterà il dire che, dal 1872 a tutto il 1876, nei soli cantieri del sig. Roach, uno dei primarii costruttori navali degli Stati Uniti, furono costruiti 33 *steamers* in ferro, della portata complessiva di 68,150 tonnellate.

Necrologia — Dobbiamo noi pure registrare con vero dolore la morte del prof Giovanni Codazza, avvenuta in Como la mattina del 1° corrente dopo breve malattia. Fu per molti anni professore stimatissimo di geometria descrittiva in Pavia, del qual ramo di scienza lascia scritti pregevoli; poi professore di fisica tecnologica presso l'Istituto tecnico superiore in Milano; e da ultimo direttore del nostro Museo industriale italiano. Coltissimo nelle tecnologie meccaniche e fisiche, era scrittore chiaro ed elegante. Egli morì nell'età di 63 anni, lasciando in quanti lo conobbero il più vivo desiderio di sè e la più cara memoria.

Il 3 corrente gli si rendevano in Como gli ultimi onori; il Ministro dell'agricoltura, industria e commercio vi era rappresentato dal prefetto De-Luca.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Languido fu il mercato della scorsa settimana rispetto ai titoli ferroviarii: le Azioni della Società delle Meridionali trattate a 337 e 338; le Obbligazioni relative a 237 e 236.50; i Boni a 570.

Ferme le Sarde, della serie A, a 235.50; quelle della serie B a 232.50; nominali le Pontebbane a 363.

Non meno languido a Parigi il mercato rispetto alle Lombarde, negoziate a 151 e 150; ed alle Obbligazioni relative a 224 e 223 — Le Vittorio Emanuele si tennero sul 233 al 232. — Le Azioni delle Ferrovie Romane, meglio trattate, s'aggirarono dal 65 al 68; le Obbligazioni invariate sul 241.

CONVOCAZIONI

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Parigi, sede dell'Amministrazione (piazza Vendôme, 12).

L'Enologica generale italiana — Gli azionisti sono convocati in adunanza straordinaria pel giorno 25 corr. in Genova (via S. Giuseppe, 44), per udire la relazione della Commissione di stralcio, ed il rendiconto relativo, per deliberare sull'assegnazione di altri Stabilimenti consimili come azionisti e deliberatarii, e per la nomina di liquidatori.

Avvisi d'Asta

Il 12 corr., presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Cerchiara, dall'abitato a quello di Francavilla Marittima, della lunghezza di m. 12,089.30, per la somma di L. 114,127.46. Deposito interinale L. 5706.38; cauzione definitiva L. 11,411.64.

— Il 13 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione d'un tratto di murazzo lungo la Dora, a monte del Ponte Mosca, con un cavalcavia sulla ferrovia Torino-Lanzo, per l'importo di L. 75,000. Capitolato e condizioni d'asta visibili presso il civico Ufficio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quinquennale della strada intorno le mura di Roma sulla sinistra del Tevere e strada annessa detta delle Sette Chiese, per l'annua somma di L. 13,477.67. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1882. Deposito L. 1350, oltre L.800 per le spese.

— Il 15 detto mese, presso il Municipio di Cori (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada consorziale comunale obbligatoria Cori-Torrecchia-Cisterna, per la complessiva somma di L. 53,754.11. Deposito interinale L. 1500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale Potenza-Sant'Arcangelo, compreso fra l'abitato di Corleto ed il quadrivio di Serra Francesco, Serra S. Gio. e Parabella, della lunghezza di m. 16,578.81, per la presunta somma di L. 437,421.14. Lavori da eseguire in 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva L. 50,000, a termini del relativo Capitolato.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Mantova, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di sistemazione dell'argine sinistro del fiume Secchia dal porto di Quistello al capostabile 78, compreso il ributto del froldo Croce Superiore, per una estesa complessiva di m. 5032 40, in diminuzione dell'importo di L. 51,841.94, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto precedente.

— Nello stesso giorno, presso il Comune di Solignano (prov. di Parma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Rubbiano per Prelerna, della lunghezza complessiva di m. 13,060.70, per l'importo di L. 78,917.65. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 2600, in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Giugliano in Campania (prov. di Napoli), si terrà un'asta per l'appalto del basolamento di diversi vicoli, strade, piazze e cortili, per la presunta somma di L. 42,160. Deposito L. 1000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Pinerolo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in legno sul torrente Lemina per la strada della Moletta, per l'importo di L. 11,500. Condizioni d'asta e Capitolato visibili presso la Segreteria comunale.

— Il 18 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale di Poggioreale a San Cippirillo, compreso fra la Sella del Pozzillo ed il Rivo Pernice, della lunghezza di m. 11,580, per la presunta annua somma di L. 151,370. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio idraulico della bonificazione Pontina in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzamento del tratto di arginatura destra del canale Linea, compreso tra la Bocca di fiume e Mesa, per l'importo di L. 18,748.81. Lavori da eseguire in due o tre esercizii. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il Consorzio medesimo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muro sul canale Selcella, in continuazione dello stradone millim. 52, per l'importo di L. 10,257.79. Lavori da eseguire in 100 giorni. Deposito interinale L. 400; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Verbicaro, tratto da quel Comune alla provincia tirrena, della lunghezza di m. 11,614.23, per l'importo di L. 90,538.63. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 35ª Settimana.

PRODOTTI *dal 27 agosto al 2 settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3447	3344 »	149 »	» »
Viaggiatori	862,904.70	900,759.45	»	37,854.75
Merci a grande velocità . .	228,559.90	216,369.45	12,190.45	»
Merci a piccola velocità . .	860,563.20	835,826.40	24,736.80	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,952,027.80	1,952,955.30	»	927.50
Navigazione sui laghi . . .	24,474.85	21,728.65	2,746.20	»
Totale della settimana . . .	1,976,502.65	1,974,683.95	1,818.70	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 2 settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	25,246,854.75	24,812,852.85	434,001.90	»
Merci a grande velocità . .	7,090,645.65	6,673,388.20	417,257.45	»
Merci a piccola velocità . .	28,523,384.23	27,326,077.40	1,197,306.83	»
Totale dei prodotti ferroviari	60,860,884.63	58,812,318.45	2,048,566.18	»
Navigazione sui laghi . . .	598,581.31	504,913.80	93,667.51	»
Totali	61,459,465.94	59,317,232.25	2,142,233.69	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 35ª settimana . .	558.84	584.02	— 25.18	— 4.31
Prodotti totali . . .	17656.19	17587.41	+ 68.78	+ 0.39

Strade Ferrate Meridionali

32ª Settimana. — *Dal 6 al 12 agosto* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	479,013.69	331.27
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	477,009.06	329.88
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 2,004.63	+ 1.39
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	13,290,528.19	9,191.24
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	11,948,119.29	8,262.87
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,342,408.90	+ 928.37

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	146,198.89	129.38
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	112,985.83	112.87
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 33,213.06	+ 16.51
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,087.42	4,216,367.54	3,877.40
Introiti corrisp. nel 1876 .	981.19	3,525,461.00	3,593.05
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+106.23	+ 690,906.54	+284.35

Strade Ferrate Romane

25ª Settimana — *Dal* 18 *al* 24 *giugno* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,647	578,977.16	18,329.78
Settimana corrisp. del 1876.	1,647	478,436.05	15,146.98 (a)
Differenza (in più . . .	—	100,541.11	3,182.80
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 24 giugno 1877.	1,647	13,805,142.67	17,482.43
Periodo corr. 1876	1,647	12,060,000.91	15,227.21
Aumento	—	1,745,141.76	2,255.22
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 2° trimestre 1876-77 *depurati dalle tasse governative.*

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	154.441.17	147,854.71	»	6,586.46
Merci a G. Velocità	14,528.23	13.366.05	»	1,162.18
id. a P. Velocità	117,005.98	101,592.35	»	15,413.63
Introiti diversi . .	11,879.93	10,524.59	»	1,355.34
Totali . . .	297,855.31	273,337.70	»	24,517.61

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Si fa noto al pubblico che nel giorno di lunedì 17 settembre corrente alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo l'incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per cinque anni del *mobilio* occorrente alle *Caserme dei Reali Carabinieri* stabilite nella Città di Torino sul prezzo di centesimi *quindici* al giorno per cadun uomo tanto di fanteria che di cavalleria, celibe ed ammogliato presente nelle rispettive stazioni.

Il prezzo d'appalto è presunto nella somma di L. 18,000 annue, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo delle candele a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di appalto deliberato scadranno il 3 ottobre prossimo a mezzodì.

L'appalto avrà principio il 1° gennaio 1878 e termine il 31 dicembre 1882; e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, e depositare presso la Segreteria della Provincia un'ora almeno prima dell'apertura dell'incanto la somma di L. 1500 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto col deposito nella Cassa dello Stato a ciò autorizzata della somma di L. 6000 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilitoe di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto, e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 1 settembre 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per fornitura di Tavoloni di Quercia Rovere.

La Società delle Ferrovie Romane volendo acquistare ottomila (8000) metri quadri di Tavoloni di Quercia Rovere per la costruzione dei Cunei occorrenti per l'armamento a cuscinetti, apre una gara a schede segrete fra tutti coloro che volessero concorrere alla detta fornitura, la quale sarà divisa in quattro lotti di duemila (2000) metri quadri ciascuno.

Il Capitolato d'appalto è visibile alla Direzione Generale della Società in Piazza Vecchia di S. M. Novella in Firenze.

I Tavoloni dovranno essere esclusivamente di Quercia Rovere e dello spessore di millimetri ottanta (0.080).

La prima consegna di essi dovrà aver luogo un mese dopo la firma del contratto secondo le prescrizioni del Capitolato, e la fornitura continuerà per consegne mensili in ragione di metri quadri 400 per ogni lotto in modo da essere ultimata entro cinque mesi a partire dalla data del precitato contratto.

Ogni concorrente dovrà per ciascun lotto fare nella Cassa della Società un deposito di garanzia del valore di italiane lire 300 in contanti o in Cartelle del Debito pubblico.

Le offerte, compilate secondo la Modula inserta nel Capitolato, dovranno pervenire alla Direzione Generale della Società avanti le ore 12 meridiane del giorno 18 settembre 1877.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione: *Offerta di Tavoloni.*

L'Amministrazione non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto minor prezzo. Essa intende su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

Firenze, 30 agosto 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**47,000**	circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	**16,000**	»
CERCHI di ferro	»	**62,000**	»
CERCHI d'acciaio	»	**98,000**	»
FERRO vecchio in pezzi minuti, lamerino, gratelle ecc.	»	**226,000**	»
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	**62,000**	»
OTTONE id. in limatura e tornitura	»	**36,000**	»

RAME, ZINCO, LATTA vecchia e ASSI sciolti a gomito. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **18 Settembre** andante. Le schede d offerta saranno dissuggellate il giorno 20 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 2 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 12 Settembre 1877 N.° 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza.

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea.
Annunzi . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

CASSA-PENSIONI

(Continuazione e fine — V. N. 36)

Nell'ultima parte del suo diligente rendiconto, il benemerito Comitato ha voluto aggiungere alcune *Considerazioni sulla situazione attuale ed avvenire della Cassa-Pensioni*, continuando il raffronto, iniziato l'anno scorso, tra le previsioni fatte nel 1874 e le risultanze reali del 1876.

Risulta infatti che l'ammontare dei proventi, in rapporto col numero dei compartecipanti effettivi, avrebbe dovuto essere di L. 1,835,021.43, mentre fu invece di L. 2,215,472.94; le spese, che avrebbero dovuto ascendere a L. 419,324.68, ascesero invece a sole L. 408,172.82; in guisa che il patrimonio sociale, il quale doveva essere di L. 13,237,329.08, salì invece a L. 14,145,020.45, cioè con una differenza in più di L. 907,691.37 sulle previsioni.

Ed a rassicurare pienamente gli animi sull'avvenire dell'istituzione, il Comitato ha creduto opportuno di riepilogare nel seguente quadro i risultati finanziarii annui, attivi e passivi, dall'origine a tutto il 1876:

ANNATE	PRODOTTI				SPESE			PRODOTTI netti
	Ritenute ai Compartecipanti e contributo della Società	Impiego dei fondi	Profitti straordinarii e somme abbandonate	TOTALI	Pensioni	Soccorsi ed altro	TOTALI	
1862	146,509.15	5,925. »		152,434.15	240. »	1,807.45	2,047.45	150,386.70
1863	214,598.76	19,250. »	26,959.56	233,848.76	3,170. »	3,229.87	6,399.87	227,448.89
1864	225,307. »	37,600. »		289,866.56	8,388. »	5,530. »	13,918. »	275,948.56
1865	702,578.78	64,476.71	24,853.78	791,909.27	10,950.42	8,203.80	19,154.22	772,755.05
1866	409,795.50	104,901.62	57,331.11	572,028.23	14,543.79	3,635.20	18,178.99	553,849.24
1867	825,489.36	175,952.95	90,819.08	1,092,261.39	29,831.46	3,883.21	33,714.67	1,058,546.72
1868	521,459.68	233,857.15	116,548.91	871,865.74	48,459.02	12,243.54	60,702,56	811,163.18
1869	572,629 24	283,334.90	87,489.19	943,453.33	68,507.10	11,282.33	79,789.43	863,663.90
1870	572,899 82	329,489.92	110,513.23	1,012,902.97	[illegible]6,153.77	12,650,24	98,804.01	914,098.96
1871	712,962.21	383,344.15	173,594.05	1,269,900.41	[illegible]4,926,52	32,072.78	136,999.30	1,132,901.11
1872	629,384.51	449,312.93	223,234.21	1,301,931.65	[illegible]6,632.96	18,663.89	155,296.85	1,146,634.80
1873	689,967.10	529,142,78	305,752.50	1,524,862.38	[illegible]3,873.85	24,657.18	198,531.03	1,326,331.35
1874	791,614 03	599,171.38	323,644.39	1,714,429.80	[illegible]5,500.62	21,184.53	256,685.15	1.457,744.65
1875	948,472.62	671,992.42	350,198.09	1,970,663.13	[illegible]783.49	19,632.43	324,415.92	1,646,247.21
1876	1,068,576.76	759,733.92	387,162.26	2,215,472.94	[illegible]92.88	31,579.93	408,172.81	1,807,300.13
Totali	9,032,244.52	4,647,485.83	2,278,100.36	15,957,830.71	1,602,553,88	210,256.38	1,812,810.26	14,145,020.45

Senza ricorrere alle medie dei 15 anni compresi nel suddetto quadro (le quali applicate darebbero risultati troppo vantaggiosi), e prendendo soltanto le cifre relative all'anno 1876, si constata:

1. Che le pensioni pagate rappresentano il 49.57 p. 0[0 degl'interessi del capitale;

2. Che la somma proveniente dai profitti straordinarii ha quasi sempre progredito, eccedendo l'ammontare delle pensioni;

3. Che il dispendio totale equivale al 18.42 p. 0[0 degl'introiti complessivi.

Si può quindi concludere:

a) Che gl'interessi del capitale attuale, anche da soli, bastano per far fronte ad una spesa di pensioni *doppia* di quella inscritta nel 1876;

b) Che i profitti straordinarii, pur mantenendosi stazionarii, permettono di pagare in più una somma di pensioni *almeno eguale* a quella del 1876;

c) Che, per conseguenza, riunendo gl'importi degl'interessi e dei profitti straordinarii quali risultano pel 1876, si può sopperire alle spese di 2862 pensioni, in luogo di sole 961 oggidì esistenti, cioè delle pensioni occorrenti pel 18 0[0 circa dei compartecipanti attuali, senza toccar per nulla i versamenti degl'impiegati e della Società fatti nel 1876;

d) Che finalmente, essendo ammesso che la spesa totale nel 1876 ragguagliò il 18.42 p. 0[0 degl'introiti, e dato che l'aumento da un anno all'altro sia del 2.50 p. 0[0 (la media di tale aumento, sui quindici anni, è dell'1.22 p. 0[0), soltanto fra 32 anni, cioè nel 1908 (se per caso mai si potesse verificare ciò che è calcolato solo in via di esagerazione), si potrebbe avere la necessità d'intaccare il capitale acquisito al 31 dicembre 1907.

Tutte queste induzioni, per quanto si vogliano credere ottimiste, corrispondono però alle previsioni del 1874, le quali, come vedemmo, non solo furono dalla realtà confermate, ma anzi migliorate di molto; per cui si può con sicurezza conchiudere che la Cassa-Pensioni trovasi oggi in eccellente situazione, tale da rassicurare ogni animo sul suo avvenire.

Ad ogni modo, lo scrupoloso Comitato, a viemmeglio rassicurare gli animi, volle procedere ad ulteriori calcoli di previsione; e partendo dalla situazione del personale al 1° gennaio 1877, ed ammettendo pure che tutti i partecipanti al 31 dicembre 1876, che raggiungeranno i limiti statutarii di età e d'iscrizione al 31 dicembre 1887 (senza nemmeno dedurne gli uscenti che non lascieranno alcun aggravio), sieno *tutti pensionati coll'anno* 1888, si avrà per quell'anno la situazione seguente:

Pensionati (non comprese le famiglie d'orfani)	N. 5142
Uscenti (nella misura del 14 p. 0[0) . . .	» 720
Restano	**N. 4422**

(di cui 2211 pensionati e 2211 vedove, quantunque sia provato dall'esperienza che il numero delle vedove sarà sempre superiore a quello degl'impiegati pensionati).

Ora, applicando a tali cifre la media delle pensioni attuali per ciascuna categoria, aumentata del 10 p. 0[0, si avranno i seguenti carichi per la Cassa-Pensioni:

Impiegati	2211 × L. 630 = ...	L. 1,392,930
Vedove	2211 × » 360 = ...	» 795,960
	Totale	L. 2,188,890

Sicchè gli aggravii della Cassa-Pensioni nel 1888, che si può quasi dire rappresentino il massimo, saranno di L 2,188,890, a cui si potrebbe già sopperire *colle sole risorse dell'anno* 1876, le quali ammontano a L. 2,215,472.

Certo, in aggiunta alle pensioni normali sovraindicate si dovrebbero computare anche quelle eccezionali che possono essere accordate fino al 1888, a tenore dell'art. 9 dello Statuto sociale; ma, d'altra parte, il patrimonio della Cassa-Pensioni aumenterà senza dubbio per l'aumento del personale, conseguente all'apertura di nuove linee; e tale aumento può fin d'ora ammettersi in media (stando anche al disotto del vero) in L. 1,600,000 all'anno; per cui al 1° gennaio 1888 il capitale riuscirebbe, in cifra rotonda, di L. 31,700,000, con un reddito di L. 1,770,000 circa.

Aggiungendo a questo reddito l'importo dei versamenti, sia degl'impiegati che della Società, pel detto anno 1888, nella cifra minima di L. 1,200,000, si costituirebbe nell'anno medesimo una risorsa di L. 2,970,000, superiore di circa L. 800,000 all'aggravio massimo sovraccennato.

Infine, il Comitato crede utile far conoscere quali sarebbero o potrebbero essere le conseguenze finanziarie dello scioglimento della Cassa-Pensioni, se questo si fosse verificato oggidì o si verificasse alla data probabile dei più forti aggravii, calcolati con incontestabile esagerazione per l'anno 1888.

Nel primo caso, se cioè l'istituto avesse cessato di esistere col 31 dicembre 1876, dato che l'età media degli impiegati pensionati è di 55 anni e quella delle vedove di 46 anni (in base alle tavole Duvillard), per l'assicurazione delle pensioni convertite in rendite vitalizie si dovrebbero esborsare le somme seguenti:

Impiegati	L. 162,819.63 × 9,900 . .	L. 1,908,914.34
Vedove	» 187,725.91 × 12,086 . .	» 2,268,855.35
	Totale	L. 4,177,769.69

Ma il capitale sociale ascende a L. 14,145,020.45, e quindi resterebbe ancora disponibile una somma di lire 9,967,250.76 da ripartire fra i compartecipanti.

Nel secondo caso, cioè qualora lo scioglimento avvenisse nel 1888, ammettendo pure che l'età media dei pensionati e delle vedove resti rispettivamente la stessa che nel 1876, calcolando come sopra la conversione in rendita vitalizia di tutte le 4422 pensioni maturate al 31 dicembre 1887, si avrebbe l'esborso seguente:

Impiegati	L. 1,392,390 × 9,900 . .	L. 13,790,000
Vedove	» 795,960 × 12,086 . .	» 9,620,000
	Totale	L. 23,410,000

Ma il capitale sociale, come si è detto, sarebbe a quell'epoca costituito da L. 31,700,000; e quindi resterebbero ancora da ripartire fra i compartecipanti L. 8,290,000, cioè una somma ben superiore alle trattenute che loro sarebbero state fatte sul rispettivo stipendio. —

Dopo tutto ciò, non possiamo che tributare un sincero elogio al benemerito Comitato e far voti per il prosperamento di così utile e benefica istituzione.

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

***QUINTO RAPPORTO** della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del* 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 34).

Passando alla esecuzione degli *sterramenti ed opere d'arte*, descriveremo innanzi tutto i lavori del gran tunnel.

Per la *testata nord*, dobbiamo segnalare molti lavori di complemento nelle installazioni. Nel precedente nostro rapporto dicemmo che l'imprenditore si era deciso a raddoppiare la forza meccanica, e che, in seguito di ciò, erasi procurato 2 gruppi di compressori di più per ciascuna testata del tunnel. A Göschenen s'incominciò in gennaio a scavare per le fondazioni destinate a questi nuovi compressori; la muratura fu incominciata in aprile e terminata nei primi giorni di maggio; dopo di che, ebbe immediamente luogo la montatura dei compressori. Al principio di luglio, il fabbricato e la montatura erano abbastanza avanzati da permettere che uno dei gruppi potesse incominciare a funzionare il 9 del mese stesso, e l'altro il 15. Ciascuno di questi due gruppi è posto in movimento da una turbina, e contiene due cilindri. La forza prodotta da uno dei gruppi esige 325 cavalli, ed è in grado di fornire 5 metri cubi d'aria al minuto, sotto la pressione di 8 atmosfere.

Affine di poter installare questi nuovi compressori, si dovette allungare di 15 metri il vecchio fabbricato dei compressori. I serbatoj, che avevano servito sino allora, non essendo più sufficienti per la produzione d'aria compressa ch'era stata raddoppiata, si condusse l'aria compressa ad 8 atmosfere nei grandi serbatoj di 50 metri, mentre i vecchi serbatoj vennero destinati a ricevere l'aria compressa a 12 atmosfere per la locomotiva. Siccome erasi sperimentato che d'inverno l'aria, nei condotti a cielo aperto, non conserva la temperatura necessaria a prevenire il congelamento dell'acqua ch'essi conducono, rimanendo perciò spesse volte ostruito il condotto, così furono stabiliti, in prossimità al fabbricato dei compressori, degli apparecchi di essicazione, destinati a togliere, per quanto era possibile, l'umidità dell'aria.

Tali apparecchi rispondono realmente al fine desiderato. Con ciò erasi adunque provveduto ad un'abbondante provvigione d'aria, e la perforazione meccanica potè essere applicata a parecchi punti d'attacco con effetti più energici di quelli fin allora ottenuti; la ventilazione del tunnel si trovò egualmente migliorata, ed ora può riguardarsi come sufficiente.

Per la riparazione delle locomotive, venne costrutta in agosto e settembre una rimessa, di 12 metri di lunghezza su 7 di larghezza. Siccome la fonderia doveva essere trasferita in seguito al prolungamento del fabbricato dei compressori, così vi fu adattato il fabbricato che serviva di laboratorio pei falegnami, e per quest'ultimo venne costrutta una baracca in legno, attigua al magazzino del carbone. Dietro al fabbricato dei compressori a colonna d'acqua venne pure intercalato un apparato di essicazione sul condotto d'aria.

Furono fatti dei miglioramenti agli antichi compressori, nel senso che l'iniezione dell'acqua fredda non ha più luogo, come per lo passato, mediante il gambo dello stantuffo, ma direttamente dalla valvola d'aspirazione dell'aria. Tutte le valvole a molla furono rimpiazzate da valvole a cerniera. Per ciò che concerne il condotto di aspirazione, accennato nel precedente nostro rapporto, se ne avevano sul posto 400 metri correnti nel mese di febbraio, sicchè in agosto e settembre si potè procedere al collocamento di esso nel tunnel; ma tale lavoro rimase sospeso dopo messi a posto 15 metri correnti, atteso che l'Impresa, vedendo che l'aumento della massa d'aria impiegata come forza motrice aveva già sensibilmente migliorate le condizioni, risolse di aspettare sino a che si potessero collocare 1000 metri di condotto a ciascuna testata del tunnel.

Lo stato dei condotti d'aria nel tunnel non corrispose dappertutto alle esigenze di un aumento della massa d'aria: vi mancava specialmente di continuo una quantità sufficiente di tubi di m. 0.20 di diametro. In seguito di ciò, accadde frequentemente che, allorquando l'aria compressa doveva servire per mettere in azione le perforatrici nel tempo stesso che per alimentare la locomotiva e per servire ai bisogni della ventilazione, la sua pressione diminuiva considerevolmente e sospendeva il lavoro.

L'imprenditore pensò di rimediare a codesta forte variazione di pressione, costruendo nella parte compiuta del tunnel un doppio condotto di m. 0.20, e sostituendo dei tubi di m. 0.15 e 0.10 ai tubi di m. 0.10 e 0.06, che si trovano nell'allargamento in calotta ed alla fronte d'attacco. Dal 4 maggio in poi, per l'alimentazione della locomotiva, funziona un condotto speciale d'aria, di cui 638 metri erano già collocati alla fine dell'anno.

La lunghezza delle rotaie di servizio, alla fine dell'esercizio, era di 7290 metri. In fatto di locomotive, non vennero impiegate che quelle di cui fu fatta parola nel nostro precedente rapporto, cioè una locomotiva ad aria compressa ed una a vapore; ma siccome esse hanno spesso bisogno di riparazioni, così sarebbe assolutamente necessario che vi fosse una locomotiva di riserva. Ne fu già fatta l'ordinazione, ma essa non era ancora in pronto alla fine del 1876. Il trasporto mediante l'aria compressa a 11 o 12 atmosfere promette buoni risultati.

Alla fine del 1876 erano impiegati 17 affusti da perforatrici, cioè: 12 per la galleria d'avanzamento, per l'allargamento in calotta, e per la cunetta dello strozzo; 4 per le perforatrici verticali del sistema Mac Kean, ed 1 per gli esperimenti.

Il numero totale delle perforatrici era di 179. Tra queste, 95 erano in servizio, cioè:

39 perforatrici sistema Ferroux (antico modello);
20 » » » (nuovo modello);
28 » » Turrettini;
8 » » Mac Kean (grande calibro);

ed 84 erano fuori di servizio, cioè:

12 perforatrici sistema Mac Kean (piccolo calibro);
20 » » Dubois e François;
40 » » Sommeiller;
2 » » Burleigh;
10 vecchie perforatrici a mano provenienti dal Moncenisio.

Le nuove perforatrici Ferroux, accennate nel nostro precedente rapporto, essendo state riconosciute molto adatte, stante la loro costruzione semplice e per conseguenza poco soggetta a deterioramento, se ne costrussero successivamente parecchie, e se ne trasformarono di quelle dell'antico modello. Per la perforazione della galleria d'avanzamento venne costrutto ed impiegato, verso la fine dell'anno, un nuovo affusto più conveniente, sul quale le perforatrici sono collocate al di fuori dei montanti dell'affusto.

Passando ai lavori propriamente detti, descriveremo dapprima quelli che furono eseguiti al di fuori del tunnel.

Siccome, per proteggere la strada dalle frequenti cadute di pietre e dall'ostruzione delle nevi, la vôlta del tunnel dal lato di Göschenen doveva essere prolungata di circa 50 metri in avanti dal punto in cui era stata dapprima fissata la testata del tunnel, così venne elaborato un progetto con perizia, nel quale è pure previsto il prolungamento dell'acquedotto del tunnel sino al suo sbocco nella Reuss. Dopochè tale progetto ottenne il 2 maggio l'approvazione del Consiglio federale per la parte compresa tra i profili 38, 329 e 38, 363 (punto fis-

sato dalla Convenzione per la testata del tunnel), ne fu affidata l'esecuzione al signor Favre, imprenditore del gran tunnel, a prezzi di serie, ch'erano già stati secolui discussi il 24 giugno 1874 nella previsione del detto prolungamento del tunnel. I lavori furono incominciati in maggio, e spinti in modo che in settembre il prolungamento del tunnel. con la trincea che lo precede, e lo scolo dell'acquedotto erano già terminati nei loro punti essenziali, e poterono essere regolati alla fine di novembre.

Per quanto concerne la correzione superiore della Reuss, i guasti cagionati ai muri delle sponde dagli straripamenti del 1875 furono riparati, e prolungati i detti muri sulla riva destra al disotto del ponte sulla Reuss. I lavori di difesa di questa riva si trovavano così terminati; e sulla riva sinistra non furono impresi altri lavori. In aprile si ricominciò a far agire la mina, per la correzione inferiore della Reuss; ma nel giugno si dovette sospendere questa operazione, a causa della elevatezza delle acque.

I lavori indicati nel prospetto allegato (descrivente i varii lavori eseguiti nel tunnel, il numero degli operaj impiegati, nonchè le condizioni meteorologiche, tanto per l'anno intero, quanto pei singoli mesi) continuarono ad essere regolati sul diagramma fissato dalla Convenzione: diagramma il cui profilo libero presenta una sezione di 45.10 metri quadrati. Non venne dunque calcolato che l'escavo eseguito nei limiti del detto profilo libero.

Le diverse parti dell'escavo presentavano poi alla fine del 1876, secondo il citato diagramma, le cubature seguenti:

Galleria d'avanzamento	3561.7 ×	7.7 =	27,425.1	m. cubi
Allargamento in calotta	2646.2 ×	9.5 =	25,138.9	»
Cunetta dello strozzo .	2152.0 ×	9.5 =	20,444.0	»
Strozzo	1665.5 ×	18.4 =	30,645.2	»
		Totale	103,653.2	m. cubi

Questa cubatura totale, divisa per 45.10, equivale ad una lunghezza di tunnel completamente escavato di 2298.30 metri correnti. Della detta cifra, 44,226.20 metri cubi appartengono all'esercizio di cui ci occupiamo, di fronte ai 55,384.20 metri cubi richiesti dal programma, cioè 980.60 metri correnti di tunnel, in luogo di 1228.30, com'era stabilito dal programma. Ne risulta che dal 31 dicembre 1876 al 1° settembre 1880 si dovranno escavare ancora, secondo il diagramma, dalla parte di Göschenen metri correnti 7450 — 2298.30 = 5151.70, cioè 117.10 al mese, ovvero 1405.20 all'anno.

La sezione media della galleria d'avanzamento variò fra 6 e 7 metri quadrati. Al principio dell'anno si dovette, come dicemmo, rinunciare alla perforazione meccanica nella roccia decomposta e friabile; nondimeno, dopo un tentativo infruttuoso fatto in gennaio, si potè dopo il 19 febbraio ritornare ai mezzi meccanici. In marzo ed aprile, la roccia prese, a poco a poco, maggior consistenza, ma era però facile a perforarsi, e le mine producevano il loro effetto per quasi tutta la profondità dei fori da mina, e talvolta anco al di là. Durante i tre mesi successivi, la perforazione si effettuò egualmente in una roccia abbastanza tenera, e raggiunse in agosto il progresso massimo realizzato sinora, di 133 metri. Nel settembre la roccia divenne più dura, ma verso la fine dell'anno essa era meno consistante, e rese sovente necessaria un'armatura di legname. Nel dicembre avvenne pure un mutamento considerevole nel personale degli operaj, ciocchè influì in modo deplorevole sul progresso dei lavori. Il progresso totale nella galleria d'avanzamento è rimasto di 167.8 metri al disotto di quello dell'anno precedente, e di 243.3 metri al disotto di quanto esigeva il programma.

Mentre la galleria d'avanzamento progredisce in modo indipendente dagli altri lavori, e che per conseguenza (fatta astrazione dalle perturbazioni sovraindicate) essa segue un cammino abbastanza regolare, gli altri lavori di escavo sono in parte intimamente legati fra loro, ed in parte dipendenti dal trasporto dei materiali e dall'avanzamento della muratura. Il progresso di questi diversi lavori, non era regolato in modo da prevenire qualunque collisione fra taluni di essi. La perforazione non meccanica in calotta diede un risultato sfavorevole; il progresso era piccolo, e impediva così quello degli altri lavori. Ma dacchè l'allargamento in calotta si eseguisce con mezzi meccanici, il principale ostacolo all'avanzamento degli altri lavori scomparve, e fu possibile introdurre un sistema regolare nell'andamento dei diversi lavori.

Durante il primo semestre, l'allargamento in calotta non si eseguiva, in generale, che su due attacchi con perforazione meccanica, mentre vi si lavorava in diversi altri punti coi mezzi ordinarii. *(Continua)*

NUOVE INDUSTRIE

Il vetro temprato.

Più volte parlammo nel nostro giornale della bella ed importante scoperta del *vetro temprato*, fatta dal sig. La Bastie in Francia; e nel nostro numero del 20 gennaio 1875 accennammo agli esperimenti ch'ebbero luogo nella nostra Scuola degl'ingegneri al Valentino, di cui l'egregio prof. Curioni diede esatto ragguaglio alla R. Accademia delle scienze di Torino nell'adunanza del 10 dello stesso mese.

Ora crediamo far cosa gradita ai nostri lettori, riferendo dal *Diritto* del 7 corr. i brani principali di un interessante articolo su questo argomento, il quale fa con fondamento sperare di veder sorgere tra breve in Italia una novella industria, destinata ad un grande sviluppo, e quindi a riescire di grande giovamento al paese nostro.

Ecco l'articolo del *Diritto*:

Noi abbiamo recentemente informato i nostri lettori della trasformazione che viene in questo momento verificandosi nell'industria vetraria per la recente invenzione del vetro indurito. Completiamo ora la storia di questa scoperta, colle seguenti notizie sul suo sviluppo industriale.

Una Società anglo-francese si è costituita, acquistando i diritti di privativa dal suo inventore, per attuare la fabbricazione dei prodotti della nuova industria. Essa conta già quattro fabbriche in Francia a Choisy-le-Roi, a Pont d'Ain, ad Aniche ed a Larette; una in Inghilterra a Black-Triars; una in Sassonia ad Almahutte; una in Germania a Colonia; una in Belgio a Val S. Lambert; una in Norvegia ad Araldberg-Cristiania; una in Svezia a Remyre; una in Olanda a Leerdam; una in Danimarca a Copenaghen; una nell'America del Nord a Broo-Hlyn.

L'Italia rimaneva estranea a questa innovazione. Fortunatamente il sig De La Bastie, che è alla testa della Società anglo-francese e che ha interesse di estendere rapidamente l'applicazione della nuova industria per utilizzare la sua privativa, è venuto a tentare la manifattura italiana.

Pensare al vetro in Italia, vuol dire pensare a Venezia; ed è colà che si sono subito diretti gli sguardi della Società anglo-francese.

Fortunatamente ancora, Venezia è in via di evidente progresso. Il lavoro e la produzione presentano uno sviluppo crescente. Un bel numero di rispettabili cittadini, pieni di coltura, di attività e di patriottismo, cooperano allo svolgimento materiale del loro paese.......

In questo stato di cose, nè Venezia, nè gli inviati del sig. De La Bastie si potevano incontrare con una dispo-

sizione di animi più opportuna. Questi vi trovarono la più premurosa accoglienza. Furono studiate le condizioni delle fabbriche esistenti a Murano, in rapporto alla nuova fabbricazione. Si esperimentò il nuovo metodo di tempera. Una Commissione di onorevoli persone, i signori Busoni, Bizio, Zanon e Fubini, in unione al rappresentante del sig. La Bastie, il sig. Vittore Bouffier, misero alla prova i prodotti che si erano ottenuti nelle fornaci di Murano a titolo di saggio; e le esperienze riuscirono soddisfacentissime per le due parti, quantunque la mancanza delle disposizioni richieste dalla nuova fabbricazione non avesse potuto dare risultati così perfetti, come quelli che si avranno da un impianto regolare.

I Veneziani compresero l'importanza che avrebbe per loro l'essere i primi ad adottare in Italia questa nuova fabbricazione, come ciò assicurerebbe loro per qualche tempo il monopolio di questa produzione nel nostro paese; e chiesero alla Società che volesse impiantare questa industria nella loro città. La Società anglo-francese capì, da sua parte, il vantaggio di estendere la sua industria in Italia, ed in condizioni così favorevoli. L'impianto della nuova industria a Venezia fu stabilito.

Ma qui parve che la Società anglo-francese si volesse mettere sul tirato; però le sue stesse esigenze erano un'altra fortuna per noi. La Società anglo-francese dichiarò ai promotori veneziani che, se essa doveva impegnare i suoi capitali per impiantare la sua industria a Venezia, metteva per condizione che vi concorresse largamente anche il capitale italiano. A questo modo, l'industria diventava veramente italiana. Rimanevano nel paese non solo i vantaggi del lavoro, ma anche quelli della produzione; e la condizione, che si presentava come un onere, era un vero vantaggio per Venezia.

Tuttavia v'era la difficoltà di riunire il capitale richiesto, che ascendeva a 2 milioni, per la nuova fabbricazione; ed almeno 1 milione e 200 mila lire erano richiesti al capitale veneto Qui l'iniziativa ed il patriottismo di alcuni signori si manifestò splendidamente. In pochi giorni, il principe Giovanelli, i conti Papadopoli, ed il senatore Rossi (che si trova dovunque v'è una buon'opera da fare per le industrie nazionali) sottoscrissero per L. 100,000 ciascuno. Oltracciò, il principe Giovanelli lasciò in deposito, a garanzia della Società, altre L. 100,000 finchè sia sottoscritto l'intero capitale di 1,200,000. Il resto si propone di trovarlo per pubblica sottoscrizione. Un Comitato, composto del sig. Colleoni, sindaco di Murano, dell'abate Zanetti, del sig. Antonio Baschiera e del comm. Zajotti, ha diretto queste trattative, che si avviano ad un felice risultato......

A mostrare poi come l'industria del vetro temprato sia, in questo momento, una delle più promettenti, il *Diritto* riferisce le seguenti indicazioni fornite dal sig. De La Rivière, direttore della fabbrica di Choisy-le-Roi:

« Nel gennaio 1876 eravamo, mio padre ed io, proprietarii della cristalleria di Choisy-le-Roi, quando il signor De La Bastie, a nome della Società francese, ci offerse l'applicazione della tempera del vetro alla fabbricazione del nostro cristallo ordinario. Dopo alcuni esperimenti, che, sebbene imperfetti, non ci lasciarono alcun dubbio sull'avvenire della invenzione del sig. De La Bastie, ci siamo decisi di vendere la nostra fabbrica alla Società del vetro temprato francese, rimanendo noi stessi direttori tecnici.

« Il 15 aprile 1876 abbiamo quindi principiato la fabbricazione del vetro temprato in grande scala, con un forno fusorio a tre aperture e 7 crogiuoli o padelle, da 500 chilogrammi ciascuno: sono quindi 3500 chilogrammi di cristallo fabbricato ogni giorno.

« Nel periodo di tre mesi, benchè gli esperimenti ci obbligassero a continui cambiamenti nell'applicazione della tempera, che eravamo costretti a trasformare secondo le nostre osservazioni, ottenemmo dei risultati sorprendenti, che c'indussero all'impianto immediato di un secondo forno.

« Oggidì questi due soli forni producono circa 5000 oggetti diversi al giorno; sono dunque da 110,000 a 125,000 pezzi al mese di produzione; e quindi, calcolando l'oggetto temperato in media sopra cent. 60, la nostra fabbricazione mensile è di 76,000 franchi; e non abbiamo mai, in dieci anni, speso più di 35,000 franchi, tutto valutato.

« Non esagero quindi asserendo che, dal 15 aprile al 31 dicembre, la Società francese ebbe a dividere un utile di 230,000 lire pel solo stabilimento di Choisy.

« Concludo col dire che la tempera del vetro, benchè impiantata in Francia in condizioni essenzialmente eccezionali, poichè la Società dovette fare quello che noi chiameremmo una scuola inevitabile, ha potuto cogli utili, in meno di un anno, pagare quasi interamente la cristalleria di Choisy-le-Roi.

« Ed ora portiamo la produzione da due a tre forni, onde stabilire una produzione che superi le 100,000 lire al mese, facendone così un impianto definitivo ».

Dopo ciò, il *Diritto* conchiude:

Le indicazioni degli splendidi risultati ottenuti alla cristalleria di Choisy le-Roi, e riportate dal sig. Carlo Rivière (che non abbiamo ragione di credere men che esatte) non devono sorprendere alcuno, nè devono indurre a pensare che la nuova industria sia un Eldorado, capace di arricchire indefinitamente i suoi esercenti.

Il fatto è naturale ed ordinario. Accade sempre così, quando s'introduce un'utile innovazione che trasforma una industria. Al primo momento, quando i prodotti cominciano ad essere molto ricercati, ed i produttori ne sono pochissimi, l'alto prezzo di vendita dà a questi lauti guadagni. Di mano in mano che i prodotti vengono più generalmente conosciuti ed apprezzati, da una parte cresce la clientela e la ricerca; ma dall'altra, cresce pure il numero dei produttori, e comincia la concorrenza. Così, da un lato colla ricerca il prezzo dei prodotti tende ad elevarsi; dall'altro, colla concorrenza tende ad abbassarsi. Questi due movimenti in senso contrario per un po' di tempo si bilanciano, ma infine l'abbassamento dei prezzi, portato dall'aumentarsi della produzione che è illimitato, la vince sulla ricerca che è circoscritta dalla soddisfazione dei bisogni.

Così, per qualche tempo, noi vedremo ancora vendersi gli oggetti di vetro indurito ad un prezzo relativamente elevato, ma in breve li vedremo discendere al prezzo del vetro ordinario. Fortunati le industrie e gl'industriali, che sanno approfittare di questo momento di opportunità!

Per l'Italia, una sola fabbrica di oggetti di cristallo è poco, e non può bastare al consumo interno. È desiderabile che in qualche altro punto sorga qualche altro centro di questa produzione.

E noi auguriamo a qualche altra città che possa trovare nel suo seno un gruppo di Mecenati dell'industria, come quelli che l'hanno promossa a Venezia colla loro opera, e l'hanno aiutata coi loro capitali, se non vogliamo vedere invasa la metà del nostro mercato da prodotti stranieri di questo genere, senz'altro motivo che la nostra oscitanza.

Nostre Corrispondenze

Roma, 11 settembre.

Concederò i primi onori della mia odierna corrispondenza alla Commissione internazionale per la statistica delle strade ferrate, che si riunirà in Roma il 5 ottobre presso il Ministero di agricoltura, industria e commercio. È un tributo di riverenza questo mio, assai modesto a fronte dell'alta considerazione che meritano gli ospiti illustri, che ci onoreranno della loro presenza per discutere, coi lumi della loro scienza ed esperienza, un soggetto della maggiore opportunità ed importanza.

La questione della statistica ferroviaria era compresa nel programma del Congresso internazionale statistico tenutosi l'anno scorso a Buda-Pest; ma, causa l'abbondanza delle materie, non potè essere discussa con sufficiente ampiezza. D'altra parte, non volendosi neppure rimandarne

l'esame a tempo indefinito, si deliberò di eleggere una apposita Commissione, collo speciale incarico di studiare e formulare le sue conclusioni precise in proposito. Inoltre venne stabilito ch' essa si riunisse in Roma nel prossimo ottobre, contemporaneamente al Comitato permanente della statistica internazionale.

Vi prevenni già come la convocazione di quest' ultimo sia stata aggiornata ad un altro anno per le insorte complicazioni politiche della guerra d'Oriente; si tenne invece fermo per la convocazione della Commissione speciale delle strade ferrate, in vista del numero assai più ristretto di membri che la compongono, e della precisa determinazione del proprio scopo.

I membri vennero designati dal Congresso medesimo di Buda-Pest, riservando soltanto al Governo francese di nominarne due per rappresentarlo. La Presidenza poi, valendosi di una facoltà concessale, estese l'invito ad altre persone di particolare competenza nella materia da trattarsi, conferendo loro il titolo di *Membri aggregati*, e rivolse altresì preghiera al Governo italiano di voler inviare delegati propri e di volersi interessare acciocchè le nostre grandi Compagnie ferroviarie si facessero anch' esse rappresentare in seno alla detta Commissione.

La Giunta centrale di statistica, che è l'autorità suprema per tali studii in Italia, sarà alla sua volta rappresentata dal proprio presidente, l'on. Correnti, colla qualifica di Membro d'onore della Commissione internazionale; ed una simile distinzione è pure conferita al Direttore generale delle strade ferrate italiane, l'on. comm. Valsecchi.

Lo scopo della Commissione è dei più pratici. Si tratta di gettare le basi di una Statistica perfettamente comparabile, tanto del materiale delle strade ferrate, quanto dei trasporti che si effettuano sulle medesime. Quanto torni difficile, e pressochè impossibile in molti casi il determinare il valore capitale delle ferrovie, per modo che siano confrontabili da rete a rete e da Stato a Stato, lo sa ognuno che possegga soltanto qualche cognizione di statistica ferroviaria.

Soprattutto si mirerà ad indagare il modo di rendere evidente nelle statistiche ferroviarie, dove una merce fu caricata e dove definitivamente giunta. Certo non si potrà tener dietro a codesti movimenti per tutte le singole specie di merci; ma si cercherà almeno di poter seguire, in forma perfettamente omogenea, la traccia del passaggio da un paese all'altro di qualche centinaio di generi fra i più importanti.

Attualmente, anche quando ed ove le tavole statistiche sono compilate con cura, non si ha notizia del lungo viaggio di una merce, tranne che dalla Stazione di partenza a quella in cui viene consegnata per transitare in altra rete appartenente ad altra Amministrazione, nostrana o straniera. Non si può, per esempio, avere notizie sicure di una corrente di spedizione di agrumi da Bari a Pietroburgo. Gli è questo adunque, ripeto, lo scopo principale a cui tenderanno gli accordi da prendersi. Oggimai le statistiche doganali del commercio esterno non presentano più l'interesse che avevano un tempo, come specchi dei movimenti commerciali dei varii paesi; e ciò per parecchie ragioni, delle quali mi limiterò ad accennarvi la più sagliente: dove si aboliscono i dazii di uscita, ivi il controllo del passaggio delle merci è minore assai, od anche nullo. Al contrario, il movimento sulle strade ferrate diventa sempre più degno di attenzione, come fonte alla quale attingere sicure informazioni intorno all'attività commerciale di un paese. —

Sulla domanda della Società dei *tramways* Milano-Roma per il prolungamento della 1ª linea, recentemente costrutta alla Capitale, lungo la via Flaminia, il Consiglio superiore dei lavori pubblici emise parere che essa possa bensì traversare dalla sponda sinistra alla sponda destra del Tevere valendosi del ponte Milvio, come fu testè annunziato dai giornali; ma alle seguenti condizioni: che gli attuali parapetti murarii vengano demoliti e surrogati da ringhiere in ferro, per la ragione che nello scambio di una vettura ippoferroviaria con un grosso carro ordinario, si occuperebbe l'intera larghezza della carreggiata nella sezione minima, e quindi rimarrebbero soltanto due marciapiedi della limitata larghezza di m. 0.50 pel servizio dei pedoni; locchè costituirebbe un serio pericolo, laddove non si provvedesse ad allargarli per lo meno di altrettanto, colle modificazioni dianzi indicate. Inoltre, per maggiore precauzione, opina il Consiglio non doversi facoltizzare lo scambio sotto l'Arco di Trionfo situato all'estremità del ponte, obbligando altresì la Società a tenervi a proprie spese un cantoniere fisso e dipendente dall'Ufficio del Genio civile di Roma. —

Pochi lavori occorrenti al ponte S. Giovanni sulla linea Reggio-Taranto, e per la difesa, fra i chil. 123 e 126 della linea medesima, dagli straripamenti del Carcile, vennero pure approvati ultimamente dal Consiglio medesimo. —

Intorno alle Convenzioni per l'esercizio, le notizie ultime devono venirci da voi, essendo a voi tanto più vicina la temporaria Capitale, che è Stradella (V. le *nostre Informazioni*). —

Non vi sarà discaro che, chiudendo col tema medesimo col quale ho incominciato, vi trasmetta l'elenco dei membri componenti la Commissione internazionale per la statistica delle strade ferrate:

Presidente — Signor Brachelli D.r H. F., Consigliere aulico, prof. e capo del dipartimento della statistica al Ministero imper. del commercio — Vienna.

Vice-Presidenti — Signor Perl Luigi, impiegato superiore della grande Società delle ferrovie russe a St. Pètersbourg.

Signor prof. Bodio Luigi, Direttore della Statistica generale del Regno d'Italia — Roma.

Membri designati dal Congresso di Pest.

Signori: Keleti Carlo, direttore dell'Ufficio reale di statistica a Buda-Pest — Ivanka Enrico, direttore e capo delle Ferrovie del Nord-Est a Buda-Pest — Schüler Federico Giulio, direttore dell' esercizio delle Ferrovie del Sud a Vienna — Bicker C. M., capo dell' Ufficio imperiale di statistica dell' Impero Germanico a Berlino — Jenke I. Fr., consigliere di finanza, membro della Direzione generale delle ferrovie di Stato a Dresda — Kiaer N. A., capo dell'Ufficio centrale di statistica del regno di Norvegia a Cristiania — Giffen Roberto, capo del dipartimento di statistica al Ministero del commercio a Londra — Barkonsky, capo della sezione di statistica al Ministero imperiale dei lavori pubblici a Pietroburgo — De Wendrich A, capitano del Genio, capo dell'esercizio delle ferrovie del Baltico a Pietroburgo — Callewaert E., ispettore delle Ferrovie di Fiandra a Bruxelles.

Membri oggregati.

Correnti comm. Cesare, vice-presidente della Camera dei deputati, presidente dell' Ufficio centrale di statistica a Roma — Valsecchi, deputato al Parlamento e Direttore generale delle strade ferrate a Roma — Schrader, direttore della Strada ferrata Berlino-Anhalt — Schwabe, consigliere del Governo, membro della Direzione delle strade ferrate della Bassa Slesia a Berlino — Janssens, ispettore generale, membro della Direzione delle strade ferrate dello Stato a Bruxelles — Bloch J., presidente del Consiglio d'amministrazione della strada ferrata Kieco-Brest a Pietroburgo — De Dervis, presidente della strada ferrata Kursk-Kieco a Mosca — Tolnay Luigi, direttore delle Strade ferrate ungheresi a Buda-Pest — De-Sochoer-Friedrichsthal dottor Luigi, cavaliere, consigliere aulico, direttore della strada ferrata Gallizia-Carlo-Luigi a Vienna — Mannheimer Edoardo, ispettore generale delle strade ferrate del Sud a Vienna.

Delegati del Ministero dei lavori pubblici.

Biglia comm. Felice, ispettore delle Strade ferrate italiane, membro del Consiglio superiore doi lavori pubblici — Crosa cav. ingegnere Vincenzo, Commissario gover-

nativo delle strade ferrate — Paria cav. ingeg. Emilio, Commissario id. id.

Delegati delle Società ferroviarie.

Perucca Bartolomeo e Bonazzi Luigi, delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia — Lanino cav. ing. Giuseppe, delegato delle Ferrovie Meridionali. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Le conferenze dei Direttori generali delle Strade ferrate per fissare le norme relative alla concessione dell'esercizio delle ferrovie italiane all'industria privata, hanno continuato nella settimana scorsa a Milano, e poscia col concorso del Presidente del Consiglio dei ministri a Stradella, ove si è pure recato allo stesso scopo il Comm. Balduino.

Se le nostre informazioni sono esatte, il Capitolato sarebbe già compilato con pieno aggradimento delle parti interessate.

Sappiamo che i lavori di fornitura e della posa in opera della tettoia metallica pel servizio dei passeggeri alla Stazione di Brescia vennero dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia aggiudicati in questi giorni all'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli.

I lavori della linea Treviglio-Rovato procedono con tutta alacrità; attalchè si è già provveduto, da parte della Direzione generale dell'Alta Italia, all'appalto della posa dell'armamento, il quale crediamo sarà deliberato alla ditta Saldarini e C., come la migliore offerente.

Il lavoro della posa sarà cominciato immediatamente, partendo dalle due estremità della linea per congiungersi in prossimità al ponte sull'Oglio, l'ultimazione del quale, per la sua importanza, potrà subire qualche ritardo in confronto di tutti gli altri manufatti della linea stessa, essendo l'altro ponte sul Serio quasi ultimato.

La Stazione di Carimate, sulla linea Milano-Como-Chiasso, di cui abbiamo più volte parlato, verrà aperta all'esercizio pei primi del prossimo ottobre.

Oggi finalmente si apre al pubblico esercizio anche il tronco di ferrovia Cittadella-Vicenza in prosecuzione di quelli Cittadella-Castelfranco e Castelfranco-Treviso, e quindi la intera linea Vicenza-Treviso.

Vi saranno 4 corse giornaliere in ciascun senso. Per ora il servizio è limitato al movimento dei passeggieri; in breve verrà attivato anche quello delle merci a grande e piccola velocità.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Calabro-Sicule. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato la seguente Relazione presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 12 agosto 1877:

« Per far fronte alla spesa di costruzione dei ponti definitivi sul tratto delle ferrovie Calabro-Sicule, già appaltate all'Impresa Vitali-Charles-Picard e C.i, fu decretata fin dal 1875, in seguito alla Convenzione 10 marzo 1873, la espropriazione dal deposito cauzionale dell'Impresa stessa di tanti Buoni del Tesoro pel capitale di L. 900,000.

« Questa somma, fino alla concorrenza di L. 803,000, venne inscritta tanto nel bilancio dei lavori pubblici per gli esercizii dal 1874 al 1877, ai capitoli 149 *bis*, 138, 143, 151, quanto nel bilancio attivo dal 1875 al 1877, ai capitoli 70*bis*, 69*ter*, 72*quater*.

« Pertanto il fondo, che era disponibile sul capitolo 151 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1877, trovasi già esaurito, quando invece rimangono ancora per questo oggetto tanti Buoni del Tesoro per un capitale di L. 133,000, per la ragione che i Buoni, tolti dal deposito cauzionale dell'Impresa per l'accennata somma di L. 900,000, si elevarono al capitale di L. 936,000 in conseguenza della capitalizzazione degl'interessi di quelli che venivano a scadenza prima che ne fosse occorsa la realizzazione.

« Però, mentre è evidente la necessità di continuare quei lavori, non si può, d'altra parte, valersi della suindicata somma di L. 133,000, che sarebbe a tale scopo disponibile, giacchè, per effetto della citata Convenzione, lo Stato è autorizzato ad alienare dei valori costituenti il deposito cauzionale dell'Impresa solo quel tanto che occorre per far rientrare nelle casse dell'Erario le somme già erogate in lavori.

« Per questi motivi il riferente, ravvisando la convenienza di valersi della facoltà concessa dall'art. 32 della legge sulla Contabilità generale, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma della M. V. il seguente Decreto, col quale viene autorizzato un 5° prelevamento dal fondo per le spese impreviste del bilancio definitivo delle finanze pel 1877, nella somma di L. 133,000 da portarsi in aumento al capitolo 151, *Ferrovie Calabro-Sicule — Compimento dei lavori di costruzione appaltati all'Impresa Vitali-Charles-Picard e C.i, giusta la legge* 31 *agosto* 1868, *n.* 4587, *e la Convenzione del* 10 *marzo* 1873, *approvata con Decreto ministeriale* 21 *luglio successivo*, del bilancio definitivo 1877 pel Ministero dei lavori pubblici ».

— La stessa *Gazzetta* pubblica poi il relativo Decreto Reale, in data di Valsavaranche, 12 agosto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ferrovia Roma-Tivoli. — Leggesi nella *Libertà* del 7:

Si aspetta da un giorno all'altro il materiale per cominciare i lavori della linea Roma-Tivoli. Sappiamo che, secondo il progetto approvato dal Consiglio provinciale, questa linea sarà esercitata colle vetture ordinarie del *tramway* e coi cavalli fino a Ponte Lucano, dove si costruirebbe una Stazione. Da questo punto alla Stazione di Tivoli si costruirebbe una ferrovia economica a sezione ridotta, la quale verrebbe esercitata col vapore.

La Società dovrebbe espropriare la zona di terreno per questo secondo tratto di ferrovia, poichè sarebbe costretta ad abbandonare la strada provinciale, e riuscirebbe facilmente a salire in città, seguendo con qualche variante l'antica strada, che da Ponte Lucano conduce ad una delle porte più basse della città.

Ferrovia Ponte Galera-Fiumicino — Leggesi pure nella *Libertà* del 9-10 corrente:

I lavori di questa ferrovia procedono lentamente. Si era detto che questa ferrovia doveva essere costruita in sei mesi, ma, pur troppo, ne sono passati parecchi, ed ancora non se ne vede la fine. Chi crede che possa inaugurarsi in dicembre, chi nel marzo prossimo. Intanto la Società concessionaria ha concluso una Convenzione, colla Direzione delle Ferrovie Romane per l'esercizio della nuova linea. Le Ferrovie Romane, secondo questa Convenzione, prenderebbero un'ipoteca sulle sovvenzioni decretate dal Comune e dalla Provincia di Roma. Vedremo se i risultati dell'esercizio daranno ragione alle grandi speranze che si erano concepite quando fu progettata la nuova linea.

Ferrovia Ivrea-Aosta. — Gli studii per una ferrovia da Ivrea ad Aosta furono già compiuti. Gl'interessati alla costruzione di questa linea raccolsero già lire

13,000,000 necessarie ad arricchire d'una nuova ferrovia quella vallata del Piemonte, fertile d'industrie, di miniere, di legname, di forza motrice idraulica.

Ora si attende l'approvazione del Ministero della guerra, perchè dia il suo parere su questa linea per ciò che riguarda la difesa territoriale dello Stato. (*Nazione*)

Ferrovia Torino-Lanzo. — La Giunta municipale di Torino, nella seduta del 3 corr., approvò definitivamente la Convenzione colla Società ferroviaria Torino-Lanzo per regolare i reciproci rapporti nella costruzione del cavalcavia lungo il corso Rapoli sulla sponda sinistra della Dora, fra il corso Principe Oddone ed il ponte Mosca.

Tramway (*) Milano Gorgonzola-Vaprio. — Domenica a mezzogiorno ebbe luogo a Milano (nella sala della Guardia Nazionale in piazza Mercanti) l'assemblea degli azionisti del tramway Milano-Gorgonzola-Vaprio. L'on. comm. avv. Robecchi, deputato di Gorgonzola, venne ad unanimità acclamato a presiedere l'assemblea.

L'on. Robecchi prese quindi a leggere una sua saggia e studiata relazione. Il sig. Fedele Massara, del Comitato promotore, lesse pure una sua relazione; ed il notaio dott. Biraghi lesse il progetto di definizione della pendenza cogli ingegneri Radice e Manara per compenso di studii e cessioni particolari, e poscia l'atto notarile di costituzione della Società, il quale venne firmato dai soci presenti.

Indi si procedè alla nomina del Consiglio di vigilanza, che riescì composto come più sotto. Taluni soci proposero, e fu approvato, un ringraziamento speciale al Comitato promotore per l'opera solerte ed intelligente gratuitamente prestata.

Erano rappresentate all'assemblea 2016 azioni, rappresentate da 403 voti. Le cose procedettero regolarmente, e così si spera procederà l'impresa anche in avvenire. La lunghezza della linea sarà di 30 chil., e la spesa di costruzione è calcolata in L. 540,000 circa. La sottoscrizione pubblica riuscì completamente, poichè furono sottoscritte 4765 azioni, le quali si dovettero poi ridurre alle 4000 prescritte.

Fra due mesi giungerà il ferro sulla piazza, e quindi si darà mano ai lavori.

A consiglieri furono nominati i signori:

Beduschi Paolo, Binda Cesare, Biraghi dott. Ambrogio, Carini Nicola, Gavazzi Riccardo, Robecchi Ambrogio, Tizzoni rag. Pietro.

A revisori i signori: Allocchio cav. dott. Stefano, Cardani rag. Paolo, Pirovano Cesare

A direttore il sig. Radice ing. Enrico.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Leggesi nella *Gazzella Ticinese* del 10:

Riceviamo da persona competentissima le seguenti notizie sui risultati della recente ispezione internazionale al tunnel del Gottardo:

	Airolo	Göschenen	Totale
Galleria d'avanzamento M.	4,359	4,682	9,041
Valore dei lavori eseguiti al 31 agosto 1877 Fr.	11,419,530	11,789,000	23,203,530
Valore dei lavori eseguiti al 30 settembre 1876 »	6,933,225	8,299,350	15,232,575
Lavori fatti in 11 mesi »	4,486,305	3,484,650	7,970,985
Lavori proporzionali per 12 mesi . . . . »	4,894,151	3,801,436	8,695,587

La somma accordata di fr. 8,645,600 formerà la base del calcolo delle sovvenzioni.

(*) Noi crediamo si possa continuare ad usare il nome straniero, come altri nomi tecnici sono già in uso nella nostra lingua. Ad ogni modo, per chi volesse fare studio di etimologie, dobbiamo ricordare quanto ci scrisse in proposito l'egregio nostro corrispondente di Londra, ing. G. Melisurgo (V. *Monitore* dell'11 luglio scorso, N. 28, pag. 476, colonna 2ª, capoverso 5ª). (La Redazione).

È probabile che i lavori realmente eseguiti nel 5° esercizio ammontino alla cifra rotonda di 9 milioni, e ciò che rimane ad eseguirsi ed a pagarsi per il tunnel può elevarsi a circa 33 milioni. — Secondo l'attuale organizzazione dei lavori, questa spesa può esser fatta in 3 anni, perchè i pagamenti mensili salgono, negli ultimi tempi, a più di fr. 900,000, il che importa per anno 11 milioni.

Della galleria d'avanzamento rimangono ad eseguirsi 4950 metri. — Si eseguirono negli ultimi anni oltre a 2000 metri in media all'anno; quindi il traforo di questi 4950 metri potrà eseguirsi in due anni e mezzo, ossia per il 1° marzo 1880; e non sarebbe impossibile di dare la galleria interamente compiuta per il 1° ottobre 1880, quindi nel tempo stabilito dal contratto dell'Impresa.

Le linee d'accesso esigeranno ancora 4 anni, incominciando il più presto possibile i lavori, e quindi l'apertura di queste linee potrebbe aver luogo nel 1° ottobre 1881.

In quanto al pagamento dell'annuità per il 5° esercizio, gli Stati sovvenzionanti devono prendere ancora una decisione speciale. In effetto, la garanzia per il compimento di queste linee d'accesso, alla quale dev'essere destinata l'annuità fissata, è attualmente dubbia. Si propose quindi di far pagare questa annuità al Consiglio federale, il quale la terrà in mano fino alla ratifica del nuovo trattato da convenirsi.

— L'avanzamento del traforo della Galleria durante la scorsa settimana fu di m. 25.40 dal lato di Göschenen e di m. 12 dal lato di Airolo; e quindi in totale di m. 37.40, cioè di m. 5.35 in media giornaliera.

Il lavoro venne sospeso sabbato mattina ad Airolo pel tracciamento dell'asse.

Ferrovie svizzere — Il 6 corrente venne aperto al pubblico esercizio il tronco ferroviario Baden-Suhr-Zofingen-Aarau.

Ferrovie francesi — Il Ministro dei lavori pubblici, con decreto del 3 corrente, ha autorizzato la Compagnia delle ferrovie da Parigi e Lione al Mediterraneo ad aprire all'esercizio, appena compiuti alcuni lavori accessorii, la linea diretta da Marsiglia ad Aix, di cui parlammo nel precedente numero, e la sezione della linea da Aix a Carnoules, compresa tra Gardanne e Trets.

La lunghezza della linea diretta da Marsiglia ad Aix è di 34 chilometri, e quella della sezione da Gardanne a Trets è di circa 20 chilometri.

Ferrovie tedesche — Da lungo tempo, il Governo prussiano non ha spiegato tanta attività per estendere e completare la rete dello Stato. Durante il 1° semestre del corrente anno, esso non prelevò meno di 51,100,332 marchi a tale scopo, sul prodotto dei varii prestiti ferroviarii. Inoltre il Governo fece contratti per somme considerevoli, di cui però non si conosce ancora la cifra esatta.

D'altra parte, la *Gazzetta d'Elberfeld* annuncia che il Governo prussiano ha riscattato dalla Compagnia di Colonia-Minden le due sezioni Oberhausen-Arnheim e Giessen-Deutz, compreso il ponte sul Reno. Queste due sezioni hanno una importanza strategica incontrastabile, ed il Governo tedesco desiderava molto di aggiungerle alla rete, già considerevole, posta sotto la sua azione immediata.

Restano nondimeno alla Compagnia Colonia-Minden due grandi arterie di circolazione, la linea da Colonia a Minden e quella da Venlo ad Amburgo.

Una nota pubblicata dalla detta Compagnia conferma le notizie dell'*Elberfelder Zeitung*, ma non dice punto quando il Governo realizzerà il suo progetto.

Ferrovie russe — Fu già annunciato che il Governo russo aveva concesso ai signori Varchawscki e Poliakoff una ferrovia da Bender a Galatz, della lunghezza di 260 verste, e che questa ferrovia doveva essere costrutta in 3 mesi, cioè pel 5 ottobre p. v.

Benchè i lavori sieno cominciati e proseguiti con attività (malgrado le proteste del Ministero degli affari esteri di Romania), la costruzione di codesta linea non è probabile che possa essere compiuta per l'epoca fissata.

D'altra parte, le Autorità turche d'Abda-Kalé hanno se-

questrato il carico di un legno austriaco, che portava 50 mila quintali di guide, come contrabbando di guerra, dovendo esse servire all' armamento della ferrovia militare da Bender a Galatz.

L' Austria ha protestato, ma la Turchia tiene duro, e l'incidente diplomatico non fu ancora risolto. Laonde è probabile che l'esercizio di quella linea sarà per forza ritardato, senza poterne fissare un termine.

Ad ogni modo, codesta linea non potrà essere di una reale utilità, finchè il Governo russo non faccia costruire quella da Balta a Kischenew, che avrebbe il vantaggio di utilizzare la sezione attuale di Kischenew-Ungheni-Jassy e quella in costruzione di Bender-Galatz, diminuendo nello stesso tempo l'ingombro esistente nei punti di congiunzione delle varie linee russe.

Se il signor Polinkoff si è impegnato a costruire in 3 mesi la sezione da Bender a Galatz, quella di Balta-Kischenew potrebb'essere terminata in 2 mesi, essendo una metà più breve dell'altra.

Rimane però a sapere se il Governo russo, che paga al costruttore 53,000 rubli d'argento la versta per la linea Bender-Galatz (soltanto per movimenti di terra, opere d'arte e posa delle rotaie), cioè, al cambio fisso di 4 fr. per rublo d'argento, fr. 198,688 al chilometro, sia disposto in questo momento a fare tale spesa anche per la linea da Balta a Kischenew. Il che è poco probabile.

Ferrovie del Brasile — L'inaugurazione della ferrovia Rio-San Paolo ebbe luogo non ha guari. Questa ferrovia ha una grandissima importanza, nel senso che facilita assai i rapporti con tutta la parte sud del Brasile. Essa fu costrutta da una Compagnia particolare, ma colla garanzia diretta del Governo; essa diede luogo alla emissione di 9 milioni di lire sterline (225 milioni di fr.) in Obbligazioni 7 p. 0[0 sul mercato di Londra.

Il Governo ha intenzione di proporre alle Camere parecchie leggi nuove intorno alla costruzione delle ferrovie mediante Obbligazioni, seguendo il sistema adottato in Russia.

Ferrovie d'America — Nello Stato della Nuova Jersey, come pure nella Pensilvania, sono incominciati i processi contro i riottosi che presero parte agli scioperi violenti occorsi nel luglio scorso. Parecchi fra i più compromessi furono già condannati a multe ed a pena carceraria, mentre contro altri la giustizia informa.

La Compagnia *Pennsylvania Railroad*, non che i commercianti, le cui merci furono incendiate a Pittsburg, hanno sporto querela contro la Contea di Allegheny, ove ha sede la sopraddetta città, pel rimborso dei danni sofferti. Si calcola che questi reclami ammontino a circa 20 milioni di dollari, che i contribuenti dovranno per legge pagare.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 23 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Acireale col titolo di *Banca popolare di Acireale*, colla durata di 30 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 50,000 diviso in 1000 azioni da L. 50 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto con modificazioni.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.), sono approvate la mutazione del nome della *Compagnia del nuovo acquedotto*, sedente in Genova, in quello di *Compagnia dell'acquedotto Nicolay*; e la proroga della durata sociale a 99 anni decorrendi dalla data del presente decreto, con l'approvazione del nuovo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 6), è approvato l'aumento del capitale della *Banca popolare di Intra*, portandolo dalle L. 100,000 alle 200,000, mediante emissione di 2000 azioni nuove da L. 50 ciascuna; e con relativa modificazione dello statuto sociale.

— Con R. Decreto del 5 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 7) è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Bologna col titolo di *Società delle miniere sulfuree di Romagna*, portando il detto capitale da L. 2,600,000, diviso in 2500 azioni da L. 1064 cadauna, a L. 1,376,816, diviso in 1294 delle dette azioni.

Concessioni di derivazione d'acqua. — Con R. Decreto del 15 luglio scorso (*Gazz. Uff.* del 7 corr) è concessa facoltà agli individui e Società indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Arezzo, 1 Porto Maurizio, 1 Udine, 1 Alessandria); 3 concessioni d' acqua per *irrigazione* (2 prov. di Venezia, 1 Mantova); 5 concessioni per *occupazione di spiaggia lacuale*, (2 prov. di Como, 2 Lecco, 1 Pallanza).

Concessione di miniere. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr. annuncia che, in udienza del 12 agosto p. p., S. M. si è degnata firmare il Decreto, col quale ai signori W. Goodal Gibson e Isacco, Alberto e Flaminio Modigliani è fatta concessione della miniera di calamina denominata: *Monte Trevasco*, sita in Comune di Parre, circondario di Clusone, provincia di Bergamo.

Strade nazionali. — La *Gazz. Uff.* del 6 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 12 agosto p. p., con cui dal fondo per le *Spese impreviste*, inscritto al capitolo n. 186 del bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero delle finanze pel 1877, approvato colla legge 22 giugno 1877, n. 3900 (serie 2ª), è autorizzata una ottava prelevazione nella somma di L. 50.000 da portarsi in aumento al capitolo n. 171, *Strada nazionale del Tonale n. II — Costruzione del tronco dal ponte di legno al Tonale*, del bilancio medesimo pel Ministero dei lavori pubblici.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Opere idrauliche. — La suddetta *Gazz. Uff.* ha pubblicato un altro R. Decreto della stessa data, con cui dal suddetto fondo per le *Spese impreviste* del bilancio definitivo del Ministero delle finanze pel 1877, è autorizzata una nona prelevazione nella somma di L. 100,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 10, *Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria*, del bilancio medesimo pel Ministero dei lavori pubblici.

Anche questo Decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Lavori alla Camera dei deputati. — La *Gazz. Uff.* del 4 corr. ha pubblicato la Relazione presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 12 agosto p p.; in cui si legge:

« Nel 14 giugno del corrente anno la Camera dei deputati, riunita in Comitato privato, approvò il trasporto della propria tipografia nel giardino dell'ex-Convento della Missione e la conseguente necessaria spesa per i relativi lavori di adattamento.

« Se non che si riconobbe in seguito non esser possibile di far fronte a tale emergenza con la dotazione ordinaria inscritta in bilancio per la Camera dei deputati, e che per provvedere ai più pressanti pagamenti era indispensabile una somma non inferiore a L. 95,000.

« Stante la manifesta urgenza dell'esecuzione di quei lavori, onde possano essere compiuti nelle attuali vacanze parlamentari, il Ministro ravvisò conveniente di valersi della facoltà concessa dall'art. 32 della legge di Contabilità, rassegnando alla firma di V. M. il decreto, col quale è autorizzato un 6° prelevamento dal fondo per le spese impreviste nella somma di L. 95.000 da portarsi in aumento al capitolo 29, *Spese per la Camera dei deputati*, del bilancio delle finanze pel 1877 ».

— La stessa *Gazzetta* pubblica poi il relativo decreto in data di Valsavaranche, 12 agosto, che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Lavori al Tevere — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha confermato l'opinione, già un'altra volta espressa, che cioè la fondazione dei muraglioni di sostegno al Lungo-Tevere abbia a cominciare a quattro metri di profondità sotto il livello delle acque magre. È stato dato ordine all'Impresa Campos di uniformarsi a queste prescrizioni.

L'Impresa spera di poter fondare prima dell'inverno un cassero della lunghezza da 15 a 20 metri.

Pesi e misure. — Leggiamo nella *Nazione* del 6:

La Commissione metrologica italiana, alla quale presiedeva l'on. Ferrati, oggi segretario generale al Ministero della pubblica istruzione, dopo 12 anni spesi nella raccolta degli elementi necessarii, nell'accertamento della loro autenticità, nelle rettifiche, nella elaborazione tipografica, ha finalmente condotto a termine e pubblicato le tavole di ragguaglio dei pesi e misure già in uso nelle varie provincie del Regno, coi pesi e colle misure del sistema metrico decimale.

Questa Commissione si è valsa, nel suo arduo lavoro, dei principali ragguagli fondamentali già esistenti degli antichi campioni di pesi e misure, coi prototipi del sistema metrico decimale stabiliti, nell'ultimo decennio del passato secolo, dalla famosa Commissione internazionale di Parigi.

A questo proposito, sappiamo pure che l'Ufficio internazionale dei pesi e delle misure, che si inaugurò a Parigi nel finire del 1870, al mantenimento del quale concorre anche l'Italia, dovrà provvedere alla formazione di nuovi prototipi del metro e del chilogramma, e fornirsi degli apparati e degli istrumenti più squisiti e più perfetti che la meccanica di precisione oggi sappia produrre; e quindi, coll'opera dei più valenti cultori delle scienze fisiche e di osservazione, dovrà eseguire rigorosissime comparazioni dei campioni dei più invalsi sistemi di pesi e misure, accreditati nei due emisferi, coi nuovi prototipi del metro e del chilogramma.

Pesatori pel macinato. — La *Nazione* di ieri reca:

Fra qualche giorno, presso le Intendenze di Firenze, Roma, Torino, Genova, Milano, Venezia, Palermo, Messina, Napoli, sarà fatto l'esperimento d'asta per la costruzione dei pesatori adottati dalla Commissione tecnica, e che si riferiscono all'applicazione della tassa sul macinato, in quella quantità che si crede necessaria a fornirne tutti i molini.

Questi apparecchi dovranno essere costruiti sul modello di quelli fatti preparare dal Ministero, come tipi ufficiali a dimensioni diverse.

Industria siderurgica. — Si legge nella *Gazzetta Provinciale* di Bergamo:

Come fu annunciato nel numero del 28 agosto, gli industriali ferrieri lombardi tennero ieri alla nostra Camera di commercio la seconda adunanza per determinare le pratiche opportune a difesa della loro industria. Nell'adunanza di ieri, presieduta dal sig. Gregorini, si sono riconfermate tutte le idee adottate nella precedente, e aggiunte alcune altre a complemento. A metterle ad effetto si elesse una Commissione, composta dei signori Gregorini cav. Giovanni Andrea, Glisenti cav. Francesco, Rubini ing. Giulio e Angelo Migliavacca. Essa ha specialmente l'incarico di invitare ad unirsi agli industriali siderurgici lombardi tutti gli altri produttori congeneri italiani, e di stendere una memoria di quanto si crede domandare al Governo.

Le domande sono modestissime: nessuna protezione; trattare l'industria nazionale come gli altri Governi la loro; nel nuovo trattato, reciproca parità di trattamento; riforma dei regolamenti doganali posteriori al 1864; tolti i parziali privilegi d'importazione in franchigia; libero all'industria nazionale l'acquisto e l'uso del minerale dell'isola d'Elba; abolito il dazio al valore sui masselli di ferro e sostituire il dazio specifico; nessuna alterazione alla tariffa attuale, sia per i ferri, sia per gli acciaj. Che se mai si ammettessero variazioni, si ponga il dazio di L. 5 al quintale sui ferri di prima fabbricazione, di dimensione maggiore di 7 millimetri di diametro, di lato, o di sezione equivalente, e sulle lamiere, dello spessore di più di 4 millimetri; e il dazio di L. 9 sul ferro e sulle lamiere di minor dimensione o spessore. Finalmente raccomandano che la nuova tariffa, in quanto ai ferri manufatti, sia regolata per modo che giovi, anzi che nuocere, all'attività nazionale, poichè tale specie di prodotti rappresentano un forte valore di mano d'opera, e l'importazione che se ne fa è troppo grande.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Divieto d'importazione in Isvizzera di viti, piante fruttifere, loro parti verdi e foglie d'ogni specie.

Si previene il pubblico che, per decreto del Consiglio federale è vietata l'introduzione nella Svizzera delle viti ed altre piante fruttifere, non che d'ogni loro parte verde (come barbatelle, rasole, sarmenti, ecc.), comprese le foglie d'ogni specie, tanto se queste costituiscano un collo distinto, quanto se trovinsi commiste ad altri oggetti o siano altrimenti usate.

È permessa però l'introduzione delle vinaccie, come pure dei grappoli d'uva ed altri frutti freschi, sempre che però i medesimi siano affatto spogli, e che nel loro imballaggio non v'entrino foglie di vite o d'altra pianta.

Si avverte inoltre che, in forza del succitato decreto, le importazioni in Isvizzera, contrarie alle suddette prescrizioni, saranno colà sequestrate ed immediatamente abbruciate, senza che il mittente od il destinatario possano accampare diritto ad indennizzo.

Milano, 6 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche nella scorsa settimana continuò l'inazione riguardo ai valori ferroviarii, ma continua pur anche, rispetto ad essi, una stazionarietà de' corsi lusinghiera per l'avvenire.

Le Azioni Meridionali, il cui mercato è ristretto oramai a Genova ed un po' di Firenze, si tengono costantemente sul 338 al 340. Le Obbligazioni relative ferme anch'esse (quantunque durante l'ottava fossero scemate le loro richieste) sul 236.50 al 237.50. I Boni invariati a 558.50 — Le Sarde, serie A, vennero negoziate a 234.75; le altre, serie B, a 231.75.

Nella Borsa di Parigi, le Lombarde oscillarono a stento fra il 148 al 152; le Obbligazioni Vittorio Emanuele trattate a 230 e 232. Nella stessa Borsa, le Azioni delle Ferrovie Romane ebbero il prezzo da 68 a 67; le Obbligazioni quello da 242 a 241.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazz. Ufficiale* ha pubblicato i seguenti numeri delle 1256 Obbligazioni della Ferrovia Vittorio Emanuele, di lire 500 cadauna di capitale, estratte in Firenze il 31 agosto 1877 (in ordine progressivo).

Dal numero	30701	al numero	30800	—	Obbligazioni N.	100
»	31401	»	31500	—	» »	100
»	41601	»	41700	—	» »	100
»	58601	»	58700	—	» »	100
»	79201	»	79300	—	» »	100
»	112201	»	112300	—	» »	100
»	155701	»	155800	—	» »	100
»	242701	»	242800	—	» »	100
»	319401	»	319500	—	» »	100
»	373201	»	373300	—	» »	100
»	431301	»	431400	—	» »	100
»	465601	»	465700	—	» »	100
»	473301	»	473356	—	» »	56
						1256

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr. a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre p. v., contro restituzione delle Obbligazioni stesse corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 30 settembre 1877, aventi i numeri dal 29 al 45 incluso.

— La stessa *Gazz.* ha pubblicato la distinta delle 114 Obbligazioni, da L. 320 cadauna, della Ferrovia di Novara, il cui servizio venne assunto dal Tesoro dello Stato in forza dell'art.

12 della Convenzione 20 giugno 1868, approvata colla legge 31 agosto stesso anno, num. 4587 (legge 1° aprile 1869, num. 4983), comprese nella 20ª estrazione annuale, che ebbe luogo in Firenze il 30 agosto p. p. (in ordine progressivo).

48	130	211	242	293	356	402	490	1049
1253	1284	1418	1555	1741	1943	2043	2142	2324
2385	2544	2604	2741	3040	3540	3700	3705	3836
3956	4399	4595	4870	4879	4953	4986	5045	5055
5180	5308	5432	5516	5723	6051	6427	6573	6586
6651	6827	6893	6917	6973	7294	7443	7592	7714
7842	7850	8061	8208	8675	8702	8771	8910	8917
9127	9178	9220	9244	9302	9358	9393	9434	9822
9939	9973	10049	10156	10238	10288	10354	10384	10592
10659	10669	10670	10854	11243	11247	11783	12126	12160
12385	12989	13327	13354	13597	13773	13787	13883	13919
14250	14587	14645	14662	14866	14976	15142	15247	15309
15550	15623	15675	15718	15798	15800.			

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto settembre corr, a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° ottobre p. v., mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello scadente al 1° ottobre 1877 (dal 43 al 120 inclusive).

CONVOCAZIONI

Società anonima della Ferrovia Mantova-Modena — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 20 corrente in Firenze (studio Biagini, 15), per trattare sull'ordine del giorno già pubblicato.

Società vetraria Veneto-Trentina (*Milano*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria, pel giorno 25 corr. in Milano, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio 1876-77, e dei revisori sul bilancio, per l'approvazione di questo, e per la nomina di consiglieri e sindaci pel 1877-78.

Avvisi d'Asta

Il 20 corrente, presso il Municipio di Civitavecchia (prov. di Roma), avrà luogo l'appalto dei lavori relativi alla conduttura delle acque termali, divisi in due lotti: il 1° pei movimenti di terra, costruzione ddll'acquedotto, posa dei tubi, ecc., per l'importo di L. 34,115 46; il 2° per la provvista dei tubi, per l'importo di L. 15,230.36. Deposito interinale L. 1500 pel 1° lotto e L. 1500 pel 2°. Cauzione definitiva a termini del Capitolato, visibile presso la Segreteria comunale.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per la costruzione del tronco della strada provinciale da Trivento per Castropignano a Campobasso, compreso tra l'innesto col 4° tratto di detta strada già costrutto e la Crocetta di Pietracupo, della lunghezza di m. 12,572,60, per la presunta somma di L. 141,159. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 6000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, compreso fra il ponte di Traschio e l'accesso destro del ponte costruendo sulla Trebbia, della lunghezza di m. 8318.13, per la presunta somma di L. 229,395.17. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra il Varco Calderaro e la Sella della Misericordia, della lunghezza di m. 2375.16, per la presunta somma di L. 107,857. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Larino, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada consorziale obbligatoria che dal Comune di Montemerlo mena a quello di Larino, della lunghezza di metri 11,275.35, per la presunta somma di L. 87,822.39. Deposito interinale L. 1200 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 9000 idem.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Gallicano nel Lazio (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Gallicano alla Pedemontana, per la presunta somma di L. 21,364.89. Deposito interinale L. 500; cauzione definitiva L. 1000 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tratto di strada provinciale lungo il fiume Foglia, dal Pian di Meleto al confine della provincia di Arezzo, per l'importo di L. 45,139.09. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3000 in moneta legale; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Guardia Piemontese, della lunghezza di m. 7832.64, per la presunta somma di L. 86,228.29. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione dell'Anfiteatro ad uso dell'Istituto chimico di Panisperna in Roma, per la somma di L. 90,377. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva L. 9000 in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso i Commissariati dei 3 dipartimenti marittimi in Spezia, Napoli e Venezia, si procederà all'appalto della trasformazione di 1049 tonn. e chil. 900 di ferro vecchio in 524 tonn. e chil. 950 di ferro nuovo per L. 76,980.34, in tre distinti lotti, cioè: 1° lotto, tonn. 297,060 ferro vecchio in tonn. 148.530 per L. 21,000; 2° lotto, tonn. 649.908 ferro vecchio in tonn. 324.954 ferro nuovo per L. 48,258.70; 3° lotto, tonn. 102.932 ferro vecchio in tonn. 51,466 ferro nuovo per L. 7721.64. Ritiro e consegna dei detti lotti rispettivamente nei 3 dipartimenti marittimi, a termini del Capitolato. Deposito L. 7700, contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio della Città di Pieve (prov. dell'Umbria), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tratto di strada obbligatoria detta dei Ponticelli, diviso in due lotti distinti: il 1° dal Torrione del Seminario allo sbocco della via del Fango, della lunghezza di m. 676, per l'importo di L. 17,348.78; il 2° dallo sbocco della via del Fango sino al trivio di Poggio Amadei, della lunghezza di m. 2804, per L. 44,185.42. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito eguale al decimo dell'ammontare dei lavori in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Civitavecchia, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione dei tronchi delle strade comunali, tanto nell'interno della nuova cinta, quanto fuori sino all'incontro della via Claudia, per il presunto importo di L. 10,897.38. Deposito L. 500, a termini del Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Borgotaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla Pieve di Gusaliggio mette al confine col Comune di Solignano, della lunghezza di m. 8347.60 per la somma di L. 58,000. Lavori da eseguire entro 9 anni. Deposito interinale L. 1700; cauzione definitiva L. 1500 in valuta legale o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Messina, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di ristauro e sistemazione del tronco della strada nazionale da Termini a Taormina, compreso fra la Sella Mandrazzi e Novara di Sicilia, della lunghezza di m. 10,376, in diminuzione della somma di lire 285,277.13, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 20,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Trapani, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 3° tronco, 1° tratto, della strada comunale obbligatoria detta Alcamo-Camporeale, della lunghezza di m. 5014.87, per il presunto importo di L. 44,003.39. Deposito interinale lire 400; cauzione definitiva L. 3500 in numerario o rendita D. P., o beni stabili per L. 7000.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 36ª Settimana.

PRODOTTI *dal 3 al 9 settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3449	3354 3344	139 »	» »
Viaggiatori	872,684.70	900,538.05	»	27,853.35
Merci a grande velocità . .	240,385.10	225,698.35	14,686.75	»
Merci a piccola velocità . .	859,896.50	850,134.95	9,761.55	»
Totale dei prodotti ferroviari	1,972,966.30	1,976,371.35	»	3,405.05
Navigazione sui laghi . . .	29,706.85	22,117.00	7,589.85	»
Totale della settimana. . .	2,002,673.15	1,998,488.35	4,184.80	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 9 settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	26,119,539.45	25,713,390.90	406,148.55	»
Merci a grande velocità . .	7,331,030.75	6,899,086.55	431,944.20	»
Merci a piccola velocità . .	29,383,280.73	28,176,212.35	1,207,068.38	»
Totale dei prodotti ferroviari	62,833,850.93	60,788,689.80	2,045,161.13	»
Navigazione sui laghi . . .	628,288.16	527,030.80	101,257.36	»
Totali	63,462,139.09	61,315,720.60	2,146,418.49	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 36ª settimana	564.83	589.26	— 24.43	— 4.15
Prodotti totali	18217.99	18178.44	+ 39.55	+ 0.22

Strade Ferrate Meridionali

33ª Settimana. — *Dal 13 al 19 agosto* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	479,941.11	331.91
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	509,144.11	352.11
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 29,203.00	— 20.20
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	13,770,469.30	9,523.15
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	12,457,263.40	8,614.98
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,313,205.90	+ 908.17
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	159,501.76	141.15
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	113,701.09	113.59
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 45,800.67	+ 27.56
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,088.71	4,375,869.30	4,019.32
Introiti corrisp. nel 1876 .	981.78	3,639,162.09	3,706.70
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+106.93	+ 736,707.21	+312.62

Strade Ferrate Romane

26ª Settimana — *Dal 25 giugno al 1° luglio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	498,816.04	15,801.37
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	533,518.27	16,901.07 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	34,702.23	1,099.70
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 1° luglio 1877 .	1,646	14,303,958.71	17,428.00
Periodo corr. 1876	1,646	12,593,519.18	15,301.96
Aumento	—	1,710,439.53	2,116.04
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 2° trimestre 1876-77 depurati dalle tasse governative.

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	154,441.17	147,854.71	»	6,586.46
Merci a G. Velocità	14,528.23	13,366.05	»	1,162.18
id. a P. Velocità	117,005.98	101,592.35	»	15,413.63
Introiti diversi . .	11,879.93	10,524.59	»	1,355.34
Totali . . .	297,855.31	273,337.70	»	24,517.61

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

Ai termini della deliberazione consiliare del dì 22 agosto p. p., il dì 18 del corrente mese di settembre, a ore 9 antimeridiane e giorni successivi occorrendo, sarà eseguita pubblicamente in una sala del palazzo della Direzione Generale, posto sulla Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, num. 7, l'estrazione a sorte delle appresso cartelle di Azioni e Obbligazioni:

N. 74 Cartelle di Azioni.
» 69 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 24 » » B
» 232 » » C
» 331 » » D, ossia D_1
» 431 » » D_2

della già Società delle *Strade Ferrate Livornesi*, il capitale delle quali sarà pagato ai possessori, a incominciare dal dì 2 *gennaio* 1878;

N. 10 Cartelle di Obbligazioni serie A
» 30 » » B
» 32 » » C

della già Società della *Strada Ferrata Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, le quali, a cominciare dal 2 *gennaio* 1878, verranno rimborsate con L. 672.25 ciascuna, delle quali L. 500 per capitale e 172.25 per premio, al netto quest'ultimo di L. 27.75 per ricchezza mobile e relativa tassa di esazione, ecc.;

N. 46 Cartelle di Obbligazioni dell'Imprestito contratto dalla già Società *Lucca-Pistoia* nel 1856;
» 23 Dette come sopra nel 1858;
» 52 Dette delle 16,548 emesse dalla già Società delle *Strade Ferrate Livornesi* il 1° *marzo* 1860 per resto e saldo del prezzo d'acquisto della *Strada Ferrata Lucca-Pistoia*, le quali in ordine ai rispettivi istrumenti ed al R. Decreto del dì 10 febbraio 1860, esser debbono rimborsate il 1° *marzo* 1878.

Firenze, 1° settembre 1877.

Il Direttore Generale G. DE MARTINO.

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Si prevengono i signori Azionisti che l'acconto sul dividendo dell'esercizio 1877 venne dal Consiglio d'amministrazione stabilito in L. 25 per caduna azione, e sarà esigibile alla Cassa della Società in Torino, Piazza San Carlo, N. 5, dalle ore 8 alle 11 antim. a partire del 1° ottobre p. v.

Torino, 11 settembre 1877

LA DIREZIONE.

LA TIPOGRAFIA

del *Monitore delle Strade Ferrate*, munita di nuovo ed abbondante materiale, trovasi in grado di eseguire qualunque lavoro tipografico a prezzi moderatissimi.

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr.	**47,000** circa
BRONZO in limatura e tornitura e da rifondere	»	**16,000** »
CERCHI di ferro	»	**62,000** »
CERCHI d'acciaio	»	**98,000** »
FERRO vecchio in pezzi minuti, lamerino, gratelle ecc.	»	**226,000** »
GHISA da rifondere e in limatura e tornitura	»	**62,000** »
OTTONE id. in limatura e tornitura	»	**36,000** »

RAME, ZINCO, LATTA vecchia e ASSI sciolti a gomito. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **18 Settembre** andante. Le schede di offerta saranno dissuggellate il giorno 20 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 2 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

PRINCIPALI LAVORI ESEGUITI, IN CORSO DI ESECUZIONE OD ASSUNTI,

dal Gennaio 1871 *all'Agosto* 1877

Lavoro	Committente	Lunghezza metri
Ponte sul *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sul *Busento* a Cosenza	» di Cosenza	22
Id. (allarg.) *Sisto* sul Tevere in Roma	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosolo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda* e sul *D. Antonio*	Provincia di Milano	237
N. 2 ponti di luce inferiore ai 20 metri	» »	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 2 ponti sul *Gallico* e *Scaccioti* (Rist.)	» di Reggio Calabria	64
Ponte sul *Senorbi*	» di Cagliari	16
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sull'*Ufente*	» di Roma	15
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 5 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*	» di Catanzaro	532
N. 5 ponti sul *Longano*, *Idria*, *Muto*, *Calvaruso* e *S. Caterina*	» di Messina	89
N. 2 ponti sulla foce vecchia di *Licola* e sull'*Ombrone*	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	202
Ponte mobile nelle fortificazioni di *Spezia*	» della Guerra	11
Id. sul *Fella* a Chiusaforte	Ferr. della Pontebba	170
Cavalcavia	»	11
Ponte sull'*Adda*	Ferr. Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	Ferr. Cremona-Mantova	128
N. 6 ponti sul *Secchia*, *Motteggiana*, *Zappetto*, Cittadella di *Mantova*, e strada *Parmense*	Ferr. Mantova-Modena	341
N. 23 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	188
Soprapassaggio	Ferr. Torino-Rivoli	13
N. 2 ponti sul *Lanzo* e *Gretano*	Ferr. Asciano-Grosseto	61
N. 7 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	73
Ponte sul *Fosso Reale*	Ferr. Pisa-Colle Salvetti	39
N. 10 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	97
Ponte sul *Serchio* (G) a Migliarino	Ferr. Pisa-Spezia	74
Cavalcavia	»	11
N. 4 ponti sul *Tevere* sotto Giove (C), sul *Mignattaio*, *Teverello*, e fosso *Orte*	Ferr. Firenze-Roma	277
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
Ponte sul *Marmolajo*	Ferr. Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	Ferr. Livorno-Genova	7
N. 6 ponti (all.) sul *Navicelli*, *Emissario*, *Calambrone*, *Tora Vecchia*, *Tora Nuova* e *Cigna*	Ferr. Livorno-Pisa	102
N. 9 ponti (all.) sull'*Arno Bisenzio*, *Ombrone*, *Pesd*, *Era*, *Elsa*, *Cecinella*, *Orme* ed *Evola*	Ferr. Pisa-Firenze	408
Ponte sul *Rivo Galera*	Ferr. Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	Ferr. Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	Ferr. Roma-Napoli	64
N. 5 ponti sul *Pescara* (B)	Ferr. Pescara-Popoli	239
N. 6 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	63
Ponte detto di *Capo-Pescara*	Ferr. Popoli-Aquila	44
N. 3 ponti sull'*Aterno*	»	92
N. 2 ponti sul *Tanagro* e *Sele*	Ferr. Eboli-Contursi	230
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	27
N. 8 ponti sul *Tanagro*, *Acqua Bianca* e *Vallone Intaglio*	Ferr. Contursi-Romagnano	340
N. 9 ponti sul *Platano*	Ferr. Romagnano-Bellamuro	424
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	Ferr. Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella*	Ferr. Pisticci-Ferrandina	148
N. 22 ponticelli	»	61
N. 28 ponti di luce inferiore ai 10 metri	Ferr. Ferrandina-Grassano	105
N. 5 ponti sul *Basento*	Ferr. Grassano-Trivigno	208
N. 2 ponti sul *Fiumarella* e sul *Frasso*	Ferr. Taranto-Cariati	19
N. 3 ponti sul *Fiumenica*, *Venere* e *Molinello*	Ferr. Cariati-Cirò	115
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	29
Ponte sul *Lipuda*	Ferr. Cirò-Strongoli	41
Id. sul *Neto* (A)	Ferr. Strongoli-Cotrone	164
Ponte sul *Passovecchio*	Ferr. Strongoli-Cotrone	23
N. 11 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	68
N. 2 ponti sul *Tacina* e *Fiego*	Ferr. Cotrone-Roccabernarda	143
N. 6 ponti sull'*Alli*, *Simmari*, *Uria*, *Cropani*, *Fiumarella* e *Crocchio*	Ferr. Roccabernarda-Catanzaro	389
N. 9 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	60
N. 4 ponti sul *Corace*, *Griso*, *Soverato*, *Squillace*	Ferr. Catanzaro-Soverato	367
N. 14 ponticelli	»	65
N. 10 ponti sull'*Assi*, *Guardavalle*, *Munita*, *Vodà*, *Gallipari*, *Salubro*, *Alaca*, *Calatro*, *Davoli*, *Ancinale*	Ferr. Soverato-Assi	735
N. 19 ponticelli	»	65
N. 19 ponti sul *Musa*, *Pracarito*, *Stilo*, *Allaro*, *Callopinace*, *S. Agata*, *Boetto*, *Mollaro*, *La Verde*, *Carreri*, *Pintamati*, *Malachia*, *Tre Carlini*, *Condoianni*, *Gerace*, *Portigliola*, *Lordo*, *Torbido*, *Barucea*	Ferr. Assi-Reggio	1125
N. 28 ponticelli della lunghezza complessiva di	»	197
N. 12 ponti sul *Coscilello*, *Grondo*, *Esaro*, *Fellone*, *Finita*, *Settimo*, *Emoli*, *Sordo*, *Campagnano*, *Lannea*, *Mavigliano*	Ferr. Buffaloria-Cosenza	422
N. 17 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	162
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	Ferr. Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani*	Ferr. Girgenti-Campofranco	95
N. 16 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	157
N. 3 ponticelli	Ferr. Campofr-Passofonduto	10
N. 2 ponti detti supplementari	»	11
Ponte sul *Passo della Spina*	Ferr. Campofranco-S. Pietro	97
Id. sottopassaggio alle *Mattine*	»	66
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	14
N. 2 ponti sul *San Pietro* e *Barbiere*	Ferr. S. Pietro-Lercara	91
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
Ponte sul *Morello*	Ferr. Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto* (B)	Ferr. Catania-Messina	113
Id. *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. *Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. *Carioni*	Ferr. privata Cave di Carrara	32
Ponticello sul *Carriona*	»	9
Ponte Groppoli sul *Carriona*	Ditta W. Walton e Nepote	12
Ponte sul *Tevere* in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E)	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	93
N. 3 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	25
N. 70 ponti e ponticelli diversi	Per privati diversi	461
N. 18 ponti diversi (F)	Ferr. Serradifalco-Campofr.	255

TOTALE: 561 PONTI DELLA LUNG. TOTALE DI METRI 14,403

Lavoro	Committente	Superficie coperta M. q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia* e *Bari*	Ferrovie Meridionali	11155
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del *Nuovo Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrrovia Alta Italia	2820
Pensilina del *Palazzo Quirin. in Roma*	Ministero della Real Casa	218
Id. della *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Pensilina e Tettoia in *Napoli*	Società Magazzini Generali	387
Tettoie per la *Esposizione* di *Belle Arti*	Comitato Esposiz. Belle Arti	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle Staz. di *Messina* e *Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	2038
Id. delle rimesse Locomotive id.	»	700
Id. nel Grande *Albergo del Quirinale* in Roma	Signor Comm. Guerrini	226
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero delle Finanze* in Roma	Ministero delle Finanze	230
Id. pensiline e lanternini per.	Privati diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 22,737

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 18,000 tonnellate di ferramenti diversi, destinati specialmente a travature per ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale per ferrovie e tramways, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro od in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 19 Settembre 1877 N.° 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori i dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE FERROVIE ECONOMICHE

Il *Monitore* fu forse il primo periodico italiano ch'ebbe a trattare diffusamente e con amore particolare della importante questione delle ferrovie economiche; e i nostri lettori ricorderanno senza dubbio i molti e dotti articoli del nostro egregio collaboratore ing. Ottavio Moreno, i cui studii sull'argomento furono poi raccolti e pubblicati nel 1872 (coi tipi del nostro giornale) in quella bella monografia, intitolata appunto *Le Ferrovie economiche*, che venne generalmente lodata ed apprezzata dagl'intelligenti e da quanti s'interessano per l'avvenire economico e industriale del nostro paese.

Ora crediamo utile riprodurre dal *Diritto* del 14 corr. il seguente articolo, che viene a confermare le idee propugnate dall'ing. Moreno e dal *Monitore*; solo vi aggiungeremo in nota qualche osservazione, che ci pare indispensabile a rettificare alcune indicazioni di fatto.

Ecco l'articolo del *Diritto*, sottoscritto X:

In sul chiudersi dei lavori parlamentari nello scorso giugno, un gruppo di deputati piemontesi si costituì in Comitato promotore per ottenere dal Governo del Re il sussidio governativo a favore di varii tronchi ferroviarii a sezione ridotta, coi quali rilegare alle arterie principali parecchi punti della loro regione, che ancora non hanno ferrovie.

Il Comitato si componeva degli on. Corte presidente, Plebano, Berti Domenico, Favale, Biancardi, Sambuy e Masino.

Dicesi che il Ministro dei lavori pubblici abbia non solo accolto assai di buon grado l'iniziativa di questi deputati del Piemonte, ma che si proponga di presentare all'approvazione del Parlamento una legge generale per accordare il sussidio a tutte quelle Provincie che fossero per promuovere simili costruzioni.

L'iniziativa del Comitato e la buona disposizione del Ministro onorano altamente la loro intelligenza, ed è un vero progresso.

Al momento in cui siamo, molti paesi d'Europa, e specialmente l'Italia, in fatto di costruzioni ferroviarie sono assolutamente fuori di strada. Mentre la circolazione per mezzo delle ferrovie è un bisogno crescente della civiltà, del commercio e della produzione, la loro costruzione immobilizza immensi capitali; e, quel che è peggio, il loro esercizio riesce onerosissimo, perchè il loro reddito non offre che uno scarsissimo interesse al capitale impiegatovi, ed il prezzo dei trasporti non è basso quanto sarebbe desiderabile.

Alcune diecine d'anni fa, quando la pratica, lo sviluppo e l'esercizio delle ferrovie non avevano ancora offerto abbastanza dati all'economista, all'amministratore ed all'ingegnere, si poteva riguardare questo stato di cose come una disarmonia d'interessi, nella quale bisognava farsi guidare da altre considerazioni per la costruzione delle strade ferrate.

Oggimai, dopo studii più accurati e dopo i dati di esperienze che hanno fatto paesi più illuminati, non è più permesso di aver idee così indeterminate intorno alle ferrovie da costruirsi. Oggimai l'economista e l'ingegnere si accordano a riconoscere che fra limiti assai vasti per ogni paese vi può essere una ferrovia proporzionata al suo movimento, al suo commercio, alla sua produzione.

Finora noi abbiamo costrutto delle strade ferrate per la più attiva circolazione, tanto nei territorii ricchi, ubertosi, industri e commercianti, quanto in zone deserte, povere ed inattive. Per le strade ordinarie, noi abbiamo stabilito limiti diversi di larghezza e di pendenza per le strade nazionali, le provinciali e le comunali; in fatto di strade fer-

rate, non abbiamo trovato a far differenza tra una linea d'interesse locale e quella che percorre la Valigia delle Indie.

Deplorevole errore, che l'economista stimmatizza ed il tecnico sconsiglia! Ma sfortunatamente la pubblica opinione è ancora sopra un'altra via.

Noi ci siamo attaccati allo scartamento normale di circa metri 1.50, nessuno sa dir come, nessuno sa dir perchè. La scelta di questa dimensione è stata puramente casuale: non v'è stato un solo motivo per preferire lo scartamento di un metro e mezzo a quello di due metri o di un metro solo (1).

Intanto la larghezza dello scartamento determina le altre condizioni per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia. Dalla maggiore o minore ampiezza dello scartamento dipende la maggiore o minore lunghezza che bisogna assegnare ai raggi delle curve. Dalla maggiore o minore curvatura, alla quale la linea si può prestare, dipende il poterla adattare alle pieghe del terreno senza bisogno di grandi opere d'arte, oppure ne viene la necessità di grandi gallerie e di grandi viadotti.

Economicamente, la pratica ha dimostrato che dall'ampiezza dello scartamento dipende che la spesa di costruzione possa discendere ad un minimo di 250 mila lire al chilometro per la sezione di metri 1.50, od a quello di 30 a 40 mila lire al chilometro per scartamenti inferiori ad un metro.

Per l'esercizio, l'ampiezza dello scartamento è legato alla velocità che si può dare ai convogli: da 15 chilometri all'ora, che si possono assegnare ai più piccoli scartamenti conosciuti, ai 40 o 50 che si possono permettere alla sezione, divenuta per noi normale, di un metro e mezzo, fino ai 100 chilometri che sopportano senza pericolo scartamenti maggiori.

Ora, in Italia, non vi è forse che una sola linea, la quale per la sua importanza avrebbe meritato una velocità ed uno scartamento maggiore dell'adottato: la linea Genova-Torino. Una parte delle altre arterie già costruite ha una sezione opportuna nello scartamento adottato. La massima parte però ha una velocità ed una dimensione largamente esuberante all'importanza del suo movimento e dei bisogni ai quali deve servire.

Nello stato attuale delle cose, vi saranno in Italia forse un 200 chilometri delle ferrovie che rimangono a costruire, che meritino lo scartamento di un metro e mezzo; tutto il resto della grande rete che si ha da compiere richiederebbe ferrovie di scartamento ridotto, d'impianto economico, sulle quali, con una velocità moderata, potessero circolare piccoli, ma spessi convogli.

Ma sì: ci parrebbe di essere i reietti della famiglia italiana, se nel nostro territorio avessimo ferrovie che non fossero a grande sezione ed a grande velocità! Noi guardiamo con una specie di compassione la Svezia, che ha la metà delle sue linee a sezione ridotta; il Portogallo, che ne ha una gran parte; gli Stabilimenti inglesi delle Indie, che le hanno tutte a questo modo. Eppure, non si dà un giudizio più irragionevole di questo.

(1) A noi pare che l'egregio articolista abbia qui dimenticato di considerare che lo scartamento normale di circa metri 1.50, tutt'altro che *casuale*, fu imposto dal servizio *cumulativo* colle nazioni limitrofe, che avevano adottato quello scartamento sulle loro linee. Per ottenere la libera circolazione su quelle linee evitando i *trasbordi*, era inevitabile l'uniformarsi alla misura dello scartamento altrove adottato.

(La Red.)

Ecco come un economista competente, il sig. Dunoyer (*Libertà del lavoro*, libro VIII, cap. III), alcune diecine d'anni fa, giudicava le opere edilizie della generazione che ci ha preceduto. Paragonando i criterii, coi quali si costruivano i canali di navigazione in Francia, con quelli che guidavano l'Inghilterra, egli scriveva:

« I nostri vicini si dirigono nella costruzione dei loro canali con altri principii di noi: essi li fanno stretti, noi li facciamo larghissimi; essi li costruiscono con semplicità, noi li costruiamo con lusso; essi ne fanno dei grandi e dei piccoli per proporzionarli dappertutto ai bisogni della circolazione: noi non ne abbiamo ancor fatto che di una sola sorte; essi mettono i piccoli ed i grandi in tale rapporto, che le medesime barche possono, accoppiandosi o andando isolate, essere impiegate su tutti senza perdita; noi li abbiamo fatti grandi senza farli uniformi, e le barche che servono sugli uni, non possono che raramente essere impiegate sugli altri..... Non siamo noi costretti a riconoscere che il modo di costruzione, adottato dall'altro lato dello Stretto, è più favorevole che il nostro alla libertà dei trasporti? Gli Inglesi impiegano a prolungare i loro canali, a moltiplicarli, quello che noi spendiamo a farli troppo larghi; ciò che noi diamo al fasto, essi lo fanno servire a vincere le difficoltà del suolo; e così essi hanno potuto legare con vie idrauliche punti fra i quali un sistema dispendioso come il nostro non avrebbe loro permesso di stabilirne. Costruendo i loro canali con più economia, la navigazione può esservi meno cara; facendoli più stretti, s'impiegano barche di una dimensione minore; e siccome barche più piccole durano meno fatica a trovare il carico, così la circolazione, per ciò solo, vi può essere più *attiva*.... »

In questo brano, alle parole *canali* e *barche* sostituite *strade ferrate* e *convogli*, e ditemi se esso non si adatta perfettamente e noi, e se non è il giudizio che un giorno si porterà del nostro tempo. I figli cadono negli stessi errori che rimproverano ai loro padri (2).

Possa l'iniziativa dei deputati piemontesi trovare ampia schiera di seguaci; e sia per essi scosso un ordine di pregiudizii riguardanti le strade ferrate, che è tanto fatale allo sviluppo degli interessi del nostro paese.

(2) Sembra però che anche in Francia predominino ora altre idee, così riguardo ai canali, come riguardo alle ferrovie. Gli studii e le esperienze fatte in questi ultimi anni vi hanno profondamente modificato le idee e le tendenze degli uomini tecnici e del Governo, i quali ora cercano con gran cura di soddisfare i bisogni e le esigenze locali, con reti secondarie ed economiche di canali e di ferrovie. E l'Italia non può che imitarne l'esempio.

(La Red.)

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 27).

Durante il primo semestre, l'allargamento in calotta non si eseguiva, in generale, che su due attacchi con perforazione meccanica, mentre vi si lavorava in diversi altri punti coi mezzi ordinarii.

In via di eccezione, durante il tempo in cui, a causa della qualità della roccia, la perforazione meccanica era sospesa nella galleria d'avanzamento (18 febbraio), un terzo affusto con perforatrici fu impiegato per l'allargamento in calotta. Nel luglio, la perforazione fu del tutto interrotta per 7 giorni da una enorme frana (a 1190 m. dall'entrata del tunnel). Ma poco dopo, i due nuovi gruppi di compressori incominciarono a funzionare, e l'aumento considerevole della massa d'aria, che se ne ottenne, permise di stabilire 2 nuovi attacchi per la perforazione meccanica in calotta; in guisa che, da questo momento sino alla fine dell'esercizio, si lavorò su quattro punti nello stesso tempo. Il numero degli operaj non dovette però essere di molto aumentato, stante che gli stessi uomini poterono essere impiegati successivamente nella perforazione a due differenti affusti.

Dapprincipio, siffatto aumento degli attacchi ebbe per conseguenza un corrispondente progresso; ma il vantaggio nell'ultimo trimestre si ridusse a ciò ch'erasi ottenuto al principio dell'anno, allorquando non v'erano che 2 o 3 attacchi. Questo sfavorevole risultato si spiega dalle cause più sopra indicate, vale a dire dalla sostituzione dei mezzi ordinarii ai mezzi meccanici nella roccia tenera e friabile, dalle perturbazioni nei trasporti prodotte dalle frequenti frane nelle roccie completamente disciolte, che s'incontrano sotto la pianura di Andermatt; e verso la fine dell'anno, dalla mancanza di operaj esperti e dal frequente loro cambiamento. Insomma, l'allargamento in calotta rimase di m. 112.6 al disotto del programma.

Nella cunetta dello strozzo si lavorò l'intera annata su due piani e con macchine. Il progresso non raggiunse egualmente le cifre fissate dal programma; il che devesi in parte attribuire alla grande durezza della roccia, ma più particolarmente alla causa più sopra indicata. L'Impresa si sforza di attaccare la cunetta dello strozzo anche da un'altra parte; il che produrrebbe un sensibile miglioramento nei risultati.

L'allargamento dello strozzo e l'escavo per i piedritti e l'acquedotto si eseguirono coi mezzi ordinarii. L'esperimento fatto in febbraio di applicarvi i mezzi meccanici non venne continuato. È rimarchevole il progresso ottenuto in gennaio, in cui vennero spianati m. 124.7 di strozzo. Ma il progresso totale dell'anno rimase di m. 162.3 al disotto del programma.

Il caricatore ed il suo accumulatore vennero trasferiti, in due riprese durante l'anno, più innanzi del tunnel: una volta in marzo, in cui vennero portati da m. 850 a 1390; e l'altra in agosto, da m. 1390 a 1685. Vennero parimenti spostati il colatore degli sterri (*entonnoir*) e la rampa, che riunisce il piano inferiore del tunnel a quello superiore. In seguito di ciò, la lunghezza del trasporto mediante i cavalli si trovò diminuita, ed aumentata invece quella del trasporto colle locomotive.

Questo trasporto lasciò spesso a desiderare, sia per la mancanza di una locomotiva di riserva (che però esiste, ma che non può esser condotta in luogo utile, se non quando potrà superare lo strozzo); sia a causa di una disposizione, qua e là difettosa, delle rotaie di servizio, quantunque l'esperienza abbia già più volte dimostrato che con le locomotive ad aria compresse si può facilmente trasportare il numero necessario di vagoni per il progresso previsto dal programma, dacchè ostacoli esterni non si oppongono alla loro circolazione.

La preparazione dei peducci nella cava venne ripresa in aprile, e continuata sino a dicembre. Alla fine dell'esercizio ve n'era una provvista di 32,983 metri quadrati.

La fissazione preventiva del modo di rivestimento del tunnel aveva avuto luogo, sul principio dell'anno, sino al profilo 2800, e si estendeva, alla fine dell'esercizio, sino al profilo 3600; mentre la vôlta non avanzò, durante l'anno, che di m. 636.2 ed i piedritti di m. 917.2 in media. Erasi precedentemente ammesso che si potesse fare a meno di rivestire di muratura il piedritto ovest sino a 2000 metri dall'entrata del tunnel, ma più tardi si conobbe che la muratura era indispensabile per la maggior parte di questa sezione; e ciò venne infatti eseguito laddove sembrava maggiore l'urgenza. Nel sito in cui l'8 aprile avvenne la grande frana, venne costrutta, per una lunghezza di 12 metri (da m. 1179 a 1191), una vôlta di un metro di spessore; e lo spazio vuoto nell'estradosso venne munito di 3 muri trasversali, egualmente di 1 metro di spessore, nonchè di una muratura a secco. Nella parte in cui la spinta è più considerevole, cioè fra m. 2755 e 2835, si incominciò in ottobre la muratura di rivestimento.

Nel 1876 furono costrutte nel tunnel 11 nicchie, ed a 1000 metri dall'entrata una grande camera.

Passiamo ora alla descrizione dei lavori alla testata *sud* del tunnel.

Incominciando dalle installazioni, diremo che il principale miglioramento consiste, anche da questo lato, nello stabilimento di due nuovi gruppi di compressori. I lavori relativi furono intrapresi in aprile e spinti in modo che nel giugno le turbine ed i cilindri erano montati, e poterono cominciare a funzionare sino dal 7 ed 8 agosto.

Il fabbricato destinato a ricevere questi compressori s'innalza sul piazzale precedentemente occupato da scuderie e fa seguito al vecchio fabbricato dei compressori: esso misura m. 17.7 di lunghezza su 10.7 di larghezza. Una parte di questo fabbricato serve di alloggio al capo-mastro delle officine per le macchine. Al piano terreno sono le turbine coi canali ecc., necessarii; al primo piano i cilindri, l'apparecchio per la essicazione dell'aria, 2 ruote Girard, un apparecchio d'iniezione ed alcuni idranti. Per codesti locali venne progettato un riscaldamento mediante il vapore. Il fabbricato è stato parimenti terminato in luglio.

Una nuova scuderia fu cominciata in febbraio ed utilizzata sino dal mese di aprile. Il laboratorio pei carri, attinente alla fucina dei bulini, venne prolungato.

Abbiamo detto nel nostro rapporto precedente che i piccoli serbatoj erano stati collegati ai piccoli compressori, e che oramai erano destinati all'alimentazione delle locomotive con aria a 12 atmosfere. Il condotto necessario a tale scopo venne posato in gennaio, contemporaneamente a quello fra i grandi compressori ed i grandi serbatoj, e fra questi ed il tunnel.

In giugno vennero pure messi in comunicazione i compressori a colonna d'acqua col grande serbatoio d'aria, e quest'ultimo col condotto d'aria del tunnel. I vecchi compressori dovettero essere provvisti d'apparecchi di essicazione, affine di prevenire l'ostruzione dei condotti dal gelo.

Il condotto degli aspiratori venne montato in agosto e settembre, dopo essersi procurata una sufficiente quantità di tubi; ma questo lavoro fu sospeso, dopochè erano stati posati 140 metri di condotto.

Siccome la Tremola non aveva sovente nell'inverno che un piccolo scolo d'acqua, così il condotto che vi si collega non potè avere tutto il suo effetto. Quello del Ticino ebbe più volte il suo orificio ostruito dal ghiaccio, ed il condotto stesso fu più volte fortemente danneggiato dalle valanghe scendenti lungo i fianchi della valle di Bedretto, che ostruirono per qualche tempo il letto del Ticino; per cui si resero necessarie, durante l'esercizio, grandi riparazioni e lavori di protezione.

Siccome le nuove turbine devono essere poste in moto dalle acque del Ticino, così venne costrutta nel suo letto una nuova diga, affine di utilizzare al bisogno tutta l'acqua del Ticino. Le acque eccezionalmente basse per la siccità dell'autunno ultimo scorso, ebbero per conseguenza che tutta l'acqua del Ticino non fu neppure sufficiente ad alimentare le turbine.

La lunghezza delle rotaie di servizio nell'interno ed all'e-

sterno del tunnel era, alla fine dell' anno, di 6940 metri. L'osservazione da noi fatta circa il trasporto colle locomotive dalla parte di Göschenen si applica pure al lato sud; però da questo lato vi furono meno riparazioni. Venne poi ordinata per il tunnel una terza locomotiva perfezionata e costrutta secondo un eccellente sistema.

Alla fine dell'anno erano impiegati dal lato sud 15 affusti da perforatrici, di cui 11 grandi e 4 piccoli, questi ultimi per le macchine verticali. Il numero totale delle perforatrici esistenti era di 101, cioè:

63 perforatrici sistema Mac-Kean (nuovo modello)
15 » » » (antico modello)
8 » » Dubois e François
1 » » Ferroux
14 » » Mac Kean (antico modello) verticali.

Il capo-mastro Seguin introdusse un notevole miglioramento nella costruzione e nell'impiego delle perforatrici Mac Kean: cioè che il tiratoio non consiste più, come prima, in un cilindro chiuso, ma si compone di due parti, di cui la superiore serve di coperchio e può essere levata, e non è fissata alla parte inferiore che mediante viti. Per tale modificazione, le riparazioni sono molto più facili. Inoltre la leva, che determina il movimento automatico di avanzamento della macchina, venne trasformato in modo da non richiedere più alcuna manutenzione.

In novembre venne impiegata, in via di esperimento, una nuova perforatrice sistema Ferroux, affine di poter confrontare i suoi risultati con quelli della perforatrice Mac Kean perfezionata; ma alla fine dell'anno non si poteva ancora pronunciarsi in proposito.

Secondo il metodo di calcolo in uso, risulta che la cubatura delle diverse categorie di lavori d'escavo, alla fine dell'esercizio, ammontava a:

Galleria d'avanzamento	3000.0 × 7.7 =	23,000.0	metri cubi
Allargamento in calotta	2461.0 × 9.5 =	23,379.5	» »
Cunetta dello strozzo .	1676.0 × 9.5 =	15,922.0	» »
Strozzo	1120.0 × 18.4 =	20,608.0	» »
	Totale	83,009.5	metri cubi

Se si divide questa tubatura totale per la sezione intera del diagramma di 45.10 per convertirla in metri correnti, si ottiene una lunghezza media di 1840.10 metri di tunnel completamente escavato. Nel 1876, la parte scavata rappresentava 38,670 metri cubi di fronte ai 55,384.20 richiesti dal programma; il che corrisponde ad una lunghezza di tunnel di 857.40 metri, in luogo dei 1228 portati dal programma. Ammettendo 7450 m. come metà della lunghezza del tunnel, rimarrebbero ancora da escavare dal lato sud, dal 31 dicembre 1876 sino al 1° settembre 1880, m. 7450 — 1840.10 = 5609.90, cioè 127.50 metri correnti al mese, ossia 1530 all'anno.

La galleria d'avanzamento venne aperta con una sezione da 6.5 a 7 metri quadrati. La roccia si presentava, al principio dell'anno, in buone condizioni per la perforazione; ma il progresso realizzato fu minore in febbraio e nei mesi successivi, sia per mancanza di una pressione d'aria sufficiente, dipendente dalle pertubazioni già accennate nel corso d'acqua, sia pel cambiamento avvenuto nel personale degli operaj, che apportò nei cantieri gente meno esperta.

Dal giugno sino alla fine di agosto la roccia incontrata era eccessivamente dura e tenace, e per conseguenza difficile ad essere escavata; il che spiega le cifre elevate che presentano codesti mesi rispetto al tempo impiegato (8 e 21) ed al numero delle perforatrici ch'ebbero d'uopo di riparazioni (19 e 20). Dopochè gli strati anfibolici furono traversati, la roccia diminuì rapidamente di durezza, in modo che i progressi realizzati negli ultimi mesi furono molto più soddisfacenti. Insomma, il progresso della galleria d'avanzamento è rimasto di 235 metri al disotto di quello realizzato nel 1875, e di 227.4 metri al disotto del programma.

Siccome in seguito al cambiamento di livello, cioè all'applicazione del 2 0/00, in luogo del 1 0/00, come pendenza del tunnel, la galleria d'avanzamento si trovava collocata troppo bassa nelle parti già escavate, così si dovette alzarne la vôlta: lavoro assai penoso e per conseguenza molto lento, soprattutto nei punti ove richiedeva uno spostamento delle armature in legno. Relativamente all'escavo delle altre sezioni del diagramma o profilo del tunnel, devesi applicare anche al lato *sud* ciò che fu detto per quello *nord*.

In seguito al troppo lento progresso dell'allargamento in calotta, tutti gli altri cantieri trovavansi così avvicinati gli uni agli altri, che s'incagliavano a vicenda. Oltre a ciò, le numerose pompe impiegate per togliere l'acqua dalle fondazioni del piedritto ovest e dell'acquedotto, 7 delle quali in media erano in funzioni, assorbivano una tal massa d'aria, che non ne rimaneva più abbastanza per la perforazione meccanica. Tale inconveniente cessò in parte, dopochè i nuovi compressori cominciarono a funzionare; ma esso fece sentire ancora i suoi tristi effetti sino alla fine dell'anno, imperocchè non fu che verso la fine di febbraio 1877 che le acque poterono essere definitivamente condotte nell'acquedotto.

Come già esponemmo nel precedente nostro rapporto, l'allargamento in calotta si eseguisce in due piani, il più alto dei quali trovasi allo stesso livello della galleria d'avanzamento, mentre l'altro è situato all'altezza del principio delle vôlte. Nel piano superiore v'erano in generale 3 attacchi: nell'inferiore non ve n'era dapprima che un solo, nella parte est; ma allorquando i nuovi compressori furono stabiliti, si procedette anche con macchine all'allargamento in calotta nel piano inferiore dal lato ovest. Ciò che ancora restava per terminare l'escavo a sezione completa in calotta venne tolto coi mezzi ordinarii.

Frequenti agglomeramenti d'acqua, al cui scolo non erasi sufficientemente provveduto, come pure il reiterato bisogno di procedere all'armatura in legno, ritardarono notevolmente i lavori; in dicembre vi s'aggiunse pure una mancanza d'aria, in seguito alla cessazione di funzionamento di uno dei nuovi gruppi di compressori, la cui turbina erasi rotta.

Nella cunetta dello strozzo si lavorò dal principio di gennaio sino verso la fine di maggio coi mezzi meccanici, e nei due piani come precedentemente. Siccome però la muratura della vôlta dovette eseguirsi prima che si avesse potuto aprire la cunetta dello strozzo, e ch'essa non era debitamente protetta, nè abbastanza consolidata, così avvenne sovente che la vôlta fu seriamente danneggiata dai colpi di mina della cunetta dello strozzo.

Egli è principalmente per tale motivo, ed in parte anche per la mancanza d'aria, che la perforazione meccanica dovette essere interrotta nella cunetta dello strozzo, e che non vi si lavorò più se non coi mezzi ordinarii sino alla fine dell'anno. Per conseguenza, non si potè realizzare la cifra assegnata dal programma per la cunetta dello strozzo.

Nondimeno, se il progresso dell'allargamento in calotta raggiunge la cifra fissata dal programma, sarà possibile che ciò si verifichi anche pei lavori di muratura della vôlta e di apertura della cunetta dello strozzo, che vengono dopo.

La demolizione dello strozzo fu eseguita coi mezzi ordinarii, cioè a braccia d'uomo; ma, come si disse, non progredì con tutta la celerità desiderabile, sia a causa di frequenti collisioni coi lavori di muratura, sia a causa della lenta costruzione dell'acquedotto definitivo. Finchè l'acquedotto definitivo non era terminato, la massa principale delle acque scorreva per canali in legno collocati sul piano dello strozzo. Non fu

che dopo aver ottenuto l'aria necessaria per impiegare un numero sufficiente di pompe, che i lavori dell'acquedotto, dal cui progresso dipende quello dello strozzo, poterono essere debitamente attivati. Ma siccome l'escavo, coi mezzi ordinarii, dell'acquedotto attinente al piedritto ovest, come pure quello per le fondazioni del piedritto stesso, esigeva un tempo considerevole, così vi si applicarono in parte, sino dal 21 novembre, anche i mezzi meccanici, e si ottenne così un progresso molto più soddisfacente. *(Continua)*

LE BONIFICHE
nelle provincie napoletane

La *Gazzetta Ufficiale* del 12 corrente ha pubblicato il seguente Decreto del Ministro dei lavori pubblici:

Art. 1. Sarà fatta una ispezione straordinaria delle opere di bonificamento, che si eseguiscono e si amministrano direttamente dal Governo nelle provincie napoletane.

Art. 2. L'ispezione è affidata ad una Commissione, composta dell'ispettore del Genio civile comm. Alfredo Baccarini, presidente; e degli ingegneri-capi del Genio civile cav. Giovanni Amenduni e cav. Giacomo Zucchelli.

Art. 3. Per ognuna delle bonificazioni indicate nel Decreto ministeriale del 31 luglio 1870, la Commissione esaminerà:

a) Il piano generale, secondo il quale si compilano i progetti parziali di esecuzione e si conducono i lavori, per riconoscere se sia a mantenersi o modificarsi in tutto od in parte il sistema del piano stesso;

b) Lo stato dei lavori eseguiti, le condizioni del loro mantenimento, il risultato tecnico ed economico fin qui ottenuto, e lo stato dei lavori in corso di esecuzione, in conformità dei progetti approvati e dei contratti esistenti;

c) I progetti che sono allo studio e le modificazioni da introdursi;

d) La situazione amministrativa, e principalmente se i contributi sono ripartiti in conformità alle norme fondamentali che reggono ciascuna provincia; se si tragga dai terreni soggetti all'Amministrazione della bonifica il maggior utile possibile; se sianvi terreni da restituirsi al libero uso dei proprietarii; e se sieno a liquidarsi le plusvalenze dei terreni bonificati per il rimborso dovuto allo Stato delle spese sostenute;

e) Il modo con cui è fatto il servizio tecnico e di sorveglianza, ed i provvedimenti occorrenti per il personale.

Art. 4. La Commissione esaminerà inoltre se nel perimetro delle bonifiche vi siano opere le quali, o per difesa di vasti territorii, o per lo scopo di esse, possano essere classificate a norma della legge sui lavori pubblici, cessando di far parte dei bonificamenti.

Art. 5. Gl'ingegneri-capi e gli ufficiali del Genio civile, preposti alle singole bonifiche, sono tenuti a fornire alla Commissione i documenti e le informazioni di cui fossero richiesti, ed a prestarsi in quanto possa occorrere alla medesima per l'adempimento del suo incarico.

Art. 6. La Commissione d'ispezione invierà al Ministero per ogni bonifica una particolareggiata relazione sui diversi argomenti indicati all'art. 3, aggiungendovi quelle altre illustrazioni e notizie che essa reputi utili per la pubblica amministrazione, e formulando giudizii concreti sullo stato delle cose, e proposte pratiche per i provvedimenti da adottarsi.

Art. 7. Ogni relazione della Commissione d'ispezione sarà sottoposta alle deliberazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, per dar luogo alle disposizioni necessarie da parte dell'Amministrazione.

Art. 8. La Commissione proporrà l'ordinamento definitivo del personale subalterno addetto ai lavori delle bonifiche ed alla sorveglianza di esse, conformandosi possibilmente alle norme contenute nel Regolamento approvato col R. Decreto 15 febbraio 1870, n. 5586.

Art. 9. Riassumerà inoltre la Commissione in un rapporto lo stato generale di questo servizio, ed esporrà il suo avviso sui principii da adottarsi nella unificazione legislativa della materia.

Il presente sarà a registrarsi alla Corte dei conti.

Dato a Roma, addì 22 agosto 1877.

Il Ministro G. Zanardelli.

Nostre Corrispondenze

Roma, 18 settembre.

Il verdetto degli egregi ispettori Imperatori e Passerini intorno ai disegni per la ferrovia Eboli-Reggio, che formarono per parecchi mesi il principale, per non dire quasi l'esclusivo, soggetto dei loro studii indefessi sul terreno ed al tavolo, conferma pienamente le previsioni da me replicatamente comunicatevi sotto la modesta forma di semplici miei desiderii personali. Il *Diritto* d'oggi pubblica per esteso lo conclusioni della Relazione presentata ieri al Ministro dai due prelodati commissarii, ed io non istarò ad occupare il poco spazio concessomi nelle vostre colonne con una riproduzione, che sarà tanto facile a voi. (V. *Notizie ferroviarie*).

Mi limiterò a porvi in guardia contro alcuni spropositi, chiamiamoli pure tipografici, contenuti nel comunicato del *Diritto*, uno dei quali muta interamente il senso della proposizione, e gli altri storpiano i nomi delle località relative alla linea. Difatti si legge: « che anche le soluzioni fatte studiare dalla Commissione, la prima per Vallo di Diano e Valle del Basento a Nicastro, e l'altra per Vallo di Diano e Valle della Noce a Castrocucco, e indi pel littorale sino a Reggio, riescono *ancora* vantaggiose sulla littoranea per la percorrenza dei treni e per le spese di esercizio »; laddove all'opposto deve dire: *meno vantaggiose*. Il Bussento poi ed il Savuto sono chiamati *Basento* e *Savato*, il Campo Tenese *Campo Tenere*, ed infine la Stretta Veraldi vi è mutata addirittura in uno *Stretto*.

Venne dunque giudicata preferibile la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio seguendo la linea littoranea, in base al tracciato dell'ingegnere deputato Giordano. E come in realtà poteva avvenire altrimenti, se questi fu sollecito d'introdurre al suo primitivo progetto tutte le varianti suggerite e desiderate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, quando sino dal 1874 lo esaminò e lo approvò dopo matura discussione? Il Consiglio superiore medesimo sarà chiamato un'altra volta ad emettere il proprio avviso in merito; ma la si può considerare una pura formalità, dopo la detta considerazione, e si può e si deve ritenere oramai inappellabile il giudizio degli ispettori Imperatori e Passerini, frutto di convinzione acquistata in

seguito ad un accurato e coscienzioso esame della questione, sotto tutti i rapporti tecnici, economici, commerciali, e nell'interesse generale della nazione.

Tocca ora alla nota Casa bancaria Erlanger non lasciarsi sfuggire la concessione della Eboli-Reggio, dacchè mostrò sempre tanta fede nel compimento di questa linea, riformando le sue proposte sulla base dei nuovi elementi, in modo da conciliare il legittimo interesse della sua operazione finanziaria cogl'interessi del Governo e del paese. —

La nuova Commissione per lo studio d'un secondo valico appennino si riunì ieri al Ministero dei lavori pubblici per la prima volta, sotto la presidenza dell'ispettore Imperatori e coll'intervento del commissario cav. Passerini e degli ingegneri Fabris e Lanino, trovandosi temporariamente assente l'ispettore Borgnini. Otto sono sostanzialmente le linee, delle quali furono sottoposti i progetti all'esame della Commissione, ma questi risultano poi in numero maggiore, perchè di alcune linee vennero redatti due diversi disegni. Le dette linee sono quelle medesime esaminate già dalla Commissione nominata a Firenze sino dal 1863, e della quale vi tenni particolareggiato discorso nella mia corrispondenza del 4 corrente, pubblicata nel N. 36 del *Monitore.* Vi si aggiunsero soltanto ora le linee Fossato-Arezzo per Gubbio e Fano-Fossato, delle quali allora la Commissione anzidetta non reputò doversi tener conto. —

La sistemazione e difesa dagli straripamenti del fiume Crati sulla ferrovia Taranto-Reggio; la costruzione di due arcate al ponte sul rio Molinello nella linea Ligure di levante; il ristabilimento dei passaggi interrotti nel tronco ferroviario Caltanissetta-San Cataldo; la costruzione di un pennello sulla spiaggia di Ospedaletti nella linea Ligure di ponente; una spesa addizionale di 350,000 lire all'incirca per completare le costruzioni dei ponti sul Taro, sul Bradano, sul Cavone e sul Sinno nella ferrovia Taranto-Reggio; — sono questi i progetti ferroviarii principali ultimamente discussi dal Consiglio superiore ed approvati con lievi modificazioni. —

Il Consiglio medesimo è convocato oggi in seduta straordinaria per occuparsi delle questioni promosse dall'enfiteuta della Farnesina, il quale, mentre da un lato oppone ogni sorta d'ostacoli ed imbarazzi agl'importanti lavori del Tevere, per la ragione più speciosa che vera di possibili pericoli al suo veramente mirabile edificio, dall'altra parte non si perita di chiedere il compenso di circa un milione e mezzo di lire per un semplice pezzo d'orto che gli verrebbe occupato. —

Partirà domani, sembra, alla volta di Padova la Commissione composta degli ispettori Barilari, Rappaccioli e Pareto e dell'ing.-capo Lanciani, per esaminare sui luoghi il progetto compilato dall'ing.-capo Davide Bocci sulla regolazione del Brenta, escludendolo dalla laguna veneta e portandolo a sboccare in mare al disotto di Brondolo: sistemazione da lungo tempo vivamente reclamata da Venezia per la conservazione della sua laguna, e soprattutto da Chioggia per la conservazione del suo porto e della pubblica igiene. —

Mi si assicura che la Società delle ferrovie dell'Alta Italia abbia deliberato che il diploma rilasciato ai propri allievi dalla Scuola degli Agenti ferroviarii di Roma sia riconosciuto come titolo valevole per l'ammissione ai concorsi d'impieghi presso le varie Direzioni del traffico. Sarebbe una lodevole deliberazione, bene meritata dalla detta Scuola. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma in data di ieri:

Vengo informato all'ultimo momento che le Convenzioni ferroviarie, se non sono firmate, come asseri qualche giornale, sono in massima concordate; e che a tale scopo il Presidente dei ministri, on. Depretis, è qui atteso pel giorno 20, e radunerà tosto il Consiglio dei ministri per la sanzione definitiva.

Le condizioni principali sarebbero le seguenti, che però vi riferisco con riserva:

Costituzione di due Società distinte per ciascuna delle due reti, Adriatica e Mediterranea;

Anticipazione, per parte delle due Società, della somma complessiva di 300 milioni al Governo, verso interesse;

Canone per l'esercizio di 45 milioni annui, da pagarsi al Governo complessivamente dalle due Società;

Materiale mobile valutato mediante stima al momento della consegna da parte del Governo alle due Società, con obbligo a queste di restituirlo nelle medesime condizioni allo spirare della concessione;

Durata della concessione, salvo errore, 25 anni.

In quanto al Capitolato d'appalto, sarebbe pienamente confermato quanto voi avete già detto in proposito.

Non entrano poi in questa combinazione le ferrovie insulari; poichè per quelle della Sardegna, vennero testè affidati la costruzione e l'esercizio, per le linee del 2° periodo, alla Compagnia Reale, che già costrusse ed esercisce le linee del primo periodo; e per quelle della Sicilia, pare che il Governo stia trattando col comm. Ignazio Florio.

Sappiamo che il Tribunale civile di Firenze, ff. di Tribunale di commercio, ha pronunciato la sua sentenza nella causa promossa dai sig. Bigatti ed altri contro la Società delle Ferrovie Romane per impugnare la transazione stabilita tra le varie qualità di Azioni ed approvata nell'assemblea generale degli azionisti del 28 giugno scorso. Colla detta sentenza vengono respinte le fatte opposizioni e condannati i ricorrenti nelle spese.

La suddetta transazione rimane quindi ferma, salvo l'appello dall'emanata sentenza.

Alcuni giornali hanno annunciato che il Tribunale civile di Bergamo, in base alla Convenzione 19 settembre 1856, con cui la cessata Compagnia delle strade ferrate Lombardo-Venete, rappresentata poi dalla Società dell'Alta Italia, assumeva l'obbligo di costruire una ferrovia da Bergamo a Monza, decise essere tuttora sussistente ed efficace la Convenzione medesima, e doversi quindi chiedere al Governo la concessione entro 3 mesi per la costruzione e per l'esercizio di quella ferrovia.

Noi però possiamo aggiungere che l'accennata Convenzione, stipulata dall'in allora Direttore delle Ferrovie Lombardo-Venete coi Corpi interessati della città e provincia di Bergamo, non fu mai approvata dal Consiglio d'amministrazione di quelle Ferrovie; ed ora crediamo che la Società dell'Alta Italia, per il Governo attuale proprietario delle linee, si è già provveduta in appello contro la sentenza del Tribunale di Bergamo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Eboli-Reggio — Gli ispettori Imperatori e Passerini hanno finalmente presentata al Ministero dei lavori pubblici la loro relazione sul progetto della ferrovia Eboli-Reggio. Eccone le conclusioni riferite dal *Diritto* di ieri:

La Commissione, per le considerazioni ampiamente svolte nella relazione, opina:

Che la linea littoranea, con distacco da Battipaglia, è quella che ha la più breve percorrenza, e che costituisce perciò la più diretta e celere comunicazione colla Sicilia; che, oltre a servire varii ed importanti paesi del Cilento, della Basilicata e della Calabria, interessa pure una gran parte degli abitanti di quell'isola (2,104,710), e potrà essere percorsa nel minor tempo, occorrendo solo 13 ore e 6 minuti per recarsi da Napoli a Reggio con treni celeri, facendo così risparmiare tre ore sul tempo che impiegano, a tempo buono, i piroscafi da Messina a Napoli.

Che la detta linea, oltre a favorire le comunicazioni dirette colla Sicilia, che è l'obbiettivo principale, ed una importante massa di popolazioni sparse lungo il litorale Tirreno, ora segregata affatto dalle altre contrade d'Italia, si presta anche all'accesso di alcuni Comuni delle regioni interne della Basilicata e delle Calabrie, mediante la rete delle strade ordinarie già costrutte o da farsi, e non mancherà di sviluppare un traffico importante ed attivo e di divenire in breve tempo anche produttiva come la linea Messina-Catania.

Che anche sotto il rapporto tecnico riesce la più conveniente per le sue miti pendenze, per l'ampiezza dei raggi delle curve, e per il punto più culminante sul mare che è solo di m. 202.50.

Che non si possa assolutamente ammettere il tracciato interno del progetto Gargiulo, che importerebbe l'obbligo di traversare due volte l'Appennino, la prima a Campo Tenere a metri 934 sul mare, e la seconda a Soveria Mannelli, a metri 765.15, con pendenza del 25 per mille e con curve di raggio minimo (300 metri) anche nelle forti pendenze.

Che, scelta questa linea, sarebbe tolta ogni possibilità di allacciamento per tutti gli importanti centri commerciali del versante Tirreno; che i treni celeri da Napoli a Reggio, percorrendo il tracciato Gargiulo, dovrebbero impiegare 4 ore e 21 minuto in più in confronto della linea littoranea, il che apporterebbe un aggravio permanente nelle spese di esercizio e nel trasporto delle merci, commisurato da chilometri 166 in più, tenuto conto degli allungamenti virtuali dovuti alle forti pendenze.

Che anche le soluzioni fatte studiare dalla Commissione, la prima pel Vallo di Diano e Valle del Basento a Nicastro, e l'altra pel Vallo di Diano e Valle della Noce a Castrocucco, e indi pel littorale sino a Reggio, riescono ancora vantaggiose sulla littoranea per la percorrenza dei treni e per le spese di esercizio.

Che nei rapporti tecnici, economici per l'esercizio, e commerciali, e nell'interesse generale della Nazione, che deve sobbarcarsi ad una spesa così rilevante (174 milioni circa), sia perciò da preferirsi la costruzione della ferrovia Eboli-Reggio, seguendo la linea littoranea in base al tracciato dell'ing. deputato Giordano, modificato in parte dalle varianti al primitivo progetto presentato da lui medesimo ed in parte in conformità delle osservazioni fatte dalla Commissione.

Per le regioni interne poi, non favorite dalla scelta del tracciato littoraneo, la Commissione raccomanda tre trasversali, delle quali dovrebbe tenersi conto quando si tratterà del completamento della rete ferroviaria nelle provincie meridionali, e sono:

1° Da Bucina pel Vallo di Diano e Valle del Basento a Policastro;

2° Da Cosenza alla Stazione di Nocera pel piano del Lago, Rogliano e Valle del Savato a Nocera Tirrena;

3° Dalla Stazione della marina di Catanzaro per la valle della Fiumarella, del Falago e del Lamato allo stretto Veraldi. (Vedi *nostra Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie in Sicilia — Scrivono da Palermo, 5, all'*Opinione*:

Vi scrissi nella mia precedente corrispondenza che tra non molto il nostro sindaco, comm. Perez, si sarebbe recato costì per la questione ferroviaria. Ecco di che si tratta. Ritornato da Caltanissetta, il sindaco, comm. Perez, svolse nel Consiglio provinciale, di cui fa parte, una sua mozione per un voto al Governo del Re, tendente ad ottenere il più pronto congiungimento della linea ferroviaria Palermo-Catania, a mezzo di un tronco da Roccapalumba per Vallelunga e Caltanissetta. Aggiunse il comm. Perez che, quando il nuovo progetto per questa linea sarà trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, egli si recherà a Roma, da dove non ritornerà sindaco di questa città, se quel progetto non avrà avuto piena approvazione. Ed il Consiglio, nella seduta del 2 corrente, accettata la mozione del comm. Perez, approvò ad unanimità un ordine del giorno, col quale, dopo una serie di considerazioni, fu deliberato di: « farsi caldissimo voto al Governo del Re, perchè voglia al più presto dare esecuzione alla legge 25 agosto 1863, coll'ordinare la pronta costruzione del tronco da Roccapalumba per Vallelunga a Caltanissetta, disponendo al tempo stesso, per dovuto quanto tardivo compenso, che i lavori incomincino dalla parte di Roccapalumba, affinchè, senz'altro ritardo, sieno poste in uguale condizione di viabilità queste provincie occidentali con quelle dell'oriente e del mezzogiorno, aventi già da più tempo il privilegio di una diritta comunicazione col centro dell'isola ».

Vi ho detto tutto questo per dimostrarvi quale e quanta importanza si dà qui a questa benedetta quistione ferroviaria, nella quale trovasi impegnata, come sapete, la parola degli on. Depretis e Zanardelli innanzi alla Camera ed al Senato. Non credo che ne vorranno fare questione di Gabinetto; ma, se nelle Camere, per qualche inaspettato evento, sorgessero in novembre delle difficoltà, è certo che, tanto l'on. presidente del Consiglio, quanto l'on. Ministro dei lavori pubblici, dovrebbero trovarsi in grandissimo imbarazzo.

— Il *Paese* di Palermo dice poi che si parla con insistenza delle offerte reiterate del Governo al comm. Ignazio Florio, perchè assuma l'esercizio delle ferrovie siciliane. Il comm. Florio però si mostra riluttante ad accettare.

Lo stesso giornale assicura che il Governo ha l'intenzione di eseguire il più presto possibile la linea diretta Palermo-Catania per Vallelunga.

In proposito sono stati dati ordini categorici onde si affrettino gli studii occorrenti.

Ferrovie dell'Alta Italia — Col giorno 15 corrente, in seguito all'ammissione al servizio cumulativo francese delle nuove linee italiane aperte al pubblico esercizio dopo l'attivazione del servizio stesso, nonchè di alcune altre Stazioni per le quali se ne riconobbe la convenienza, vennero introdotte alcune nuove disposizioni, riassunte in apposito *Supplemento* (10), pubblicato dalla Direzione generale dell'esercizio delle suddette Ferrovie.

Vedi l'Avviso più sotto fra i *Comunicati*.

Ferrovia Milano-Erba — La *Perseveranza* del 16 scrive:

Sappiamo che il concessionario di questa ferrovia ha fatto eseguire nelle casse dello Stato, a mezzo della Ditta Brot, il deposito definitivo ger la cauzione della esecuzione dell'opera, che scadeva colla fine del corrente mese. Siamo anche informati che le espropriazioni sul primo tronco sono assai inoltrate, e che si è potuto stipulare coll'Alta Italia la Convenzione pei sottopassaggi delle sue linee.

Ferrovia Verona-Bologna. — Il Consiglio provinciale di Bologna, nella seduta dell'11 corr., ha approvato all'unanimità un ordine del giorno dell'on. Codronchi, che è del seguente tenore:

« Il Consiglio provinciale invita la Deputazione a prendere gli accordi necessarii colle Provincie, che per la linea diretta Verona-Bologna e pel valico appenninico Imola-Firenze hanno colla nostra interessi e intenti comuni, a riferire sollecitamente sugli accordi stabiliti, e passa all'ordine del giorno ».

— A questo proposito, noi dobbiamo citare un recente opuscolo dell'ing. J. L. Protche, intitolato: *Osservazioni intorno ai provvedimenti ferroviarii interessanti Bologna* (Bologna, tipografia Regia, 1877), nel quale si propugna la linea diretta Verona-Bologna per Mirandola, anzichè per Cento.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — In relazione a quanto riferimmo nel precedente numero dalla *Gazzetta Ticinese* circa la recente visita internazionale alla Galleria del Gottardo, leggiamo ora nella *Gazzetta di Zurigo*:

La verificazione annuale dei lavori nel tunnel del Gottardo, per parte dei delegati dei tre Stati interessati, ebbe luogo in quest'anno al principio di settembre, invece che in ottobre. La Germania era rappresentata dal sig. Kienel, l'Italia dai signori Biglia e Massa, la Svizzera dai signori Koller e Schenk. Questa Commissione ha ispezionato il 3 settembre la galleria di Airolo, e il 4 settembre quella di Göschenen. La visita ha durato 3 ore e mezzo all'incirca, quantunque, sopra una gran parte del tragitto, questi signori abbiano potuto utilizzare una locomotiva spinta dall'aria compressa.

I periti hanno manifestata la loro viva soddisfazione per i progressi effettuatisi, specialmente riguardo all'ordinamento del lavoro, e la somma della partecipazione finanziaria di ciascuno Stato ai lavori del tunnel per quest'anno è stata fissata senza contestazione.

Per contro, il versamento dell'annualità — consistente in un terzo del sussidio totale — per la costruzione delle linee di accesso, ha dato luogo a maggiori discussioni, avendo i delegati italiani in particolare avuto qualche scrupolo circa il pagamento della quota scaduta l'anno scorso.

Si terminò col mettersi d'accordo, che la Commissione proporrebbe ai Governi interessati di versare nelle mani del Consiglio federale l'annualità per quest'anno, sotto riserva che il Consiglio federale la rimetterà alla Compagnia del Gottardo, soltanto in seguito alla ratificazione della nuova Convenzione internazionale da stipulare.

— Leggesi poi nella *Gazzetta Ticinese* del 12:

Nel nostro numero 215, del 10 corrente mese, abbiamo date alcune notizie circa i risultati verificatisi nella recente ispezione internazionale ai lavori del Gottardo. In questa relazione abbiamo detto, fra altro, che il tronco di galleria che ancora rimane da eseguirsi attualmente misura 4950 metri.

Ora ci vien fatto osservare un errore in cui siamo caduti, e che importa rettificare.

La galleria d'avanzamento ancora da eseguirsi è di metri 14,900 — 9041, ossia rimangono ancora da eseguirsi metri 5850, e non metri 4950, come erroneamente avevamo pubblicato. Non per questo, le supposizioni dedotte variano gran fatto.

La galleria d'avanzamento aveva al 30 settembre 1876	M. 6878
Al 3-4 settembre 1877 si trovarono . . .	» 9041
Differenza per circa 11 mesi	M. 2163

ossia in media al mese metri 196.6.

Ora, prendendo la cifra rotonda di metri 200 di galleria al mese, si hanno circa metri 2400 all'anno. In questa proporzione, i metri 5850 che ancora rimangono da eseguirsi potranno essere perforati in 29-30 mesi, ossia in due anni e mezzo, quindi per il 1° marzo 1880, come già avevamo detto.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 29.60 dal lato di Göschenen e di m. 16.70 dal lato di Airolo; in totale m. 46.40 in media giornaliera.

Due giorni si perdettero ad Airolo pel tracciamento dell'asse.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di agosto diede i seguenti risultati:

Linea Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chil.): Persone trasportate 16,000 (nell'agosto 1876, 20,462), introito fr. 21,600 (fr. 23,871,02); merce trasportata, tonnellate 1930 (2144), introito fr. 7500 (8388.68); introito complessivo fr. 29,100 (fr. 32,259.70), ossia in media al chilometro franchi 709.76 (fr. 786.82).

Linea Lugano-Chiasso (26 chilometri): Persone trasportate 18,000 (1876, 23,826), introito fr. 15,300 (fr. 17,309.41); merce trasportata, tonnellate 920 (609), introito fr. 2700 (franchi 1468.15); introito complessivo fr. 18,500 (franchi 18,777.56), ossia in media al chilometro fr. 711.54 (franchi 722.21).

Ferrovie svizzere — Sulla seduta del 7 corrente del Consiglio federale, la *Gazzetta Ticinese* scrive:

In occasione delle trattative sulle domande di concessione per le ferrovie da Winterthur per Töss e da Zurigo per Tiefenbrunnen col Dipartimento federale delle ferrovie, il Governo di Zurigo sosteneva che la concessione per queste ferrovie stradali (?) era di competenza unicamente delle Autorità cantonali, rispettivamente comunali; poichè colla denominazione, non definita nella legge, di *ferrovia*, s'intendono quelle vie di comunicazione, su cui si trasportano persone e merci al mezzo di strade ferrate mosse (?) dal vapore, su cui si può usare questo solo modo di comunicazione e su cui è proibito qualunque altro mezzo di trasporto.

Il Consiglio federale si oppose a questa argomentazione, ed aveva invitato il Governo, per il caso in cui volesse insistere nella sua apprezzazione, a rivolgersi per via di ricorso all'Assemblea federale. Ora il ricorso venne cambiato nel senso, che i Consigli federali abbiano a risolvere la questione, per cui il ricorso sarà rimesso all'Assemblea federale.

Ferrovie russe — Il R. Console italiano a Galatz ha riferito che a quel Consolato giungono giornalmente, da parte di operaj italiani, domande d'informazioni sui lavori della ferrovia Bender-Galatz (di cui parlammo nel precedente numero) concessa a capitalisti di Odessa, di cui è cominciata la esecuzione, e per i quali varie compagnie di operaj italiani sono giunte colà.

Per evitare che i nostri operaj, adescati dalle promesse di capi-speculatori e da menzognere notizie dei giornali, abbiano a soffrire dissesti finanziarii, malattie e miseria, è opportuno di portare a loro conoscenza che i lavori di sopra mentovati, d'una lunghezza di 160 chilometri circa, non comprendono che opere di sterro, in paese di perfetta pianura e in località esposte alle febbri.

Si deve inoltre notare che fra poco vi sarà pure la concorrenza di tutti quegli operaj che attualmente attendono ai lavori agricoli, già presso al loro termine.

Per quanto i salarii, cui possono aspirare, sembrino sufficientemente rinumeratori, essendo in media di centesimi 70 per metro cubo di terra smossa, essi potranno a mala pena sopperire alle spese di vitto e di viaggio, che sono abbastanza elevate.

Quindi è che difficilmente, al finire dei lavori, i nostri operaj si trovino in istato di far fronte alle spese di rimpatrio, non usando le Ferrovie applicare alle compagnie di operaj la tariffa dei prezzi ridotti.

Si aggiunga da ultimo che sarebbe prudente, qualora gli operaj non volessero badare a simili avvertenze, di consigliare loro a volersi munire di tutte le carte necesssrie per il viaggio, attesochè, per il presente stato di guerra, la Polizia di quelle contrade si mostra oltremodo severa.

Disastri ferroviarii in America. — Leggiamo nei giornali inglesi:

Nei passati giorni avvennero due gravissimi infortunii. Sabato scorso, il magnifico ponte ferroviario, che, attraversando il fiume Missouri a Omaha unisce la *Union Pacific Railroad* colle principali linee dell'Est, fu colpito da un uragano, che ne distrusse le due gettate orientali.

Nello stesso giorno irruppe nel Connecticut un sì forte temporale, accompagnato da tale pioggia, che i letti delle ferrovie si abbassarono in molti luoghi: a poca distanza da Norwich, un tratto di strada fu letteralmente disfatto: ed un treno di passeggieri, che capitò passarvi prima che

il guasto fosse noto, precipitò nel fiume Thames, che è appunto costeggiato dalla « New London e Northern Raill road ». Vi perirono varii impiegati, ed i passeggieri rimasero salvi, perchè i due vagoni si staccarono dal resto del treno.

— Si legge pure nell'*Eco d'Italia* di Nuova York:

Alle due e mezza antimeridiane del 29 agosto ultimo, mentre infieriva impetuosa la bufera, accadde il più terribile accidente ferroviario che si ricordi già da molti anni nelle regioni occidentali.

A Four Mile Creek, tre miglia all'ovest di Altoona e sette miglia all'est di Desmoines, la ferrovia transitava su di un ponticello ad arco, sostenuto da colonne di legno, che vennero meno al potente urto delle rigonfiatesi acque del fiumicello.

I primi carri del treno-passeggieri, fra cui uno addetto al famoso Barnum, si subissarono, salvandosi solamente i due *Sleeping Coaches,* che fortunatamente, forse in seguito di un gran colpo ricevuto, poterono distaccarsi dal resto dei carri, e rimasero intatti sul binario.

Questo accidente avrebbe potuto portare più serie conseguenze, se fra le rovine dei frantumati carri si fosse appiccato il fuoco per mezzo delle lampade o di altre materie infiammabili ivi esistenti.

Appena si seppe la notizia dell'infortunio a Desmoines, buona parte di quella popolazione corse sul luogo del disastro per assistere i feriti, e ritrarre di sotto i frantumi gli estinti, operazione che durò quasi tutto il giorno.

Intanto il sopraintendente Ray, che trovavasi in uno dei malaugurati carri e potè sortirne incolume, cooperò moltissimo a provvedere alle cure degli uni e al ricupero degli altri, con un'abnegazione degna di lode.

I morti si fanno fino ad ora ascendere a venti, ed i feriti, chi più chi meno gravemente, a trentaquattro.

Un'altra non meno grave sventura occorse, alla mezzanotte del 28 agosto ultimo, alla Stazione ferroviaria dell'Hudson River.

Un treno-passeggieri, che doveva giungere dal nord alle 11.52 pom., arrivò più tardi; e mentre prendeva acqua, venne violentemente urtato dal treno-merci, n. 44, presso il ponte di Ferry Street, che cadde in ruina.

La macchina n. 68 venne molto danneggiata, e parecchi carri rimasero totalmente distrutti. Si ha da deplorare in questa circostanza la morte del fuochista, mentre il macchinista riportò gravi lesioni.

Questo disastro si deve alla colpevole negligenza d'una guardia, che diede falsi segnali.

Inoltre il 29 agosto ad Enfield un treno della ferrovia Springfield Athol e Northeastern sviò, per trascuratezza del conduttore, da un binario ad un altro, e imbattendosi in un convoglio-merci, nello scontro rimasero mortalmente feriti un frenatore ed il conduttore stesso.

Nella sera stessa a Salem, nel Massachussetts, un convoglio di passeggieri uccise quattro persone, che inavvertentemente s'erano fermate su quella linea ferroviaria.

Questi infortunii accadono troppo di sovente, sia per la precaria condizione dei lavori ferroviarii, sia per la spensieratezza e negligenza degli impiegati. Ad onta però che si ripetano con sempre più fatali conseguenze, gli uomini a cui è pur affidata la tutela della esistenza dei loro connazionali non si danno la minima pena di ordinare ispezioni sui lavori ferroviarii; e disgraziatamente, da qui a qualche anno questi disastri si moltiplicheranno, quando cioè le palizzate, che sostengono molti binarii in mezzo al mare ed ai laghi, andranno a risentire, inosservate, i danni del tempo.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 26 agosto (*Gazz. Uff.* del 10 corrente), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino col titolo di *Società per le bonifiche dei terreni ferraresi*, col capitale di L. 8,000,000 diviso in 16,000 azioni da lire 500 ciascuna, e colla durata d'anni 50 decorrendi dal 22 dicembre 1872, è autorizzata ad emettere, nel termine di un anno ed in una sola serie, 8000 Obbligazioni del valore nominale di L. 500 ciascuna, fruttanti l'annuo interesse di L. 25 e rimborsabili alla pari in 45 anni.

— Con R. Decreto del 12 detto mese (*Gazz. Uff.* del 12) è approvato l'aumento di capitale della Società cooperativa di credito anonima per azioni nominative, sedente in Augusta col titolo di *Banca popolare di Augusta*, portando il detto capitale da L. 40,000 diviso in 800 azioni da lire 50, a L. 80,000, mediante emissione di altre 800 azioni dello stesso valore.

Concessione di miniere — La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corr. annuncia che S. M., in udienza del 24 agosto p. p., ha firmato il decreto, col quale è fatta concessione al signor William Buckwel della miniera di lignite esistente nel territorio dei Comuni di Aspra e Roccantica in provincia di Perugia.

— La *Gazz. Uff.* del 14 annuncia che nella suddetta udienza S. M. ha pure firmato il decreto, col quale al signor Giovanni Domenico Simoncini ed agli altri interessati da lui rappresentati, è accordata la concessione della miniera di ferro detta *Gaviera*, posta nel Comune di Loveno, circondario di Breno, prov. di Brescia.

Nella stessa udienza, S. M. ha pure firmato il decreto, col quale ai signori Arici Manfredo, Bonaldi Giosuè, Agoni Antonio e Bonaldi Luigi è accordata la concessione della miniera di ferro detta *Santa Barbara*, posta nel Comune di Schilpario, circondario di Clusone, prov. di Bergamo.

E con R. Decreto del 24 agosto venne fatta la concessione alla Società fratelli Giorgio e Pietro Spezia fu Valentino, Pietro Pirazzi Maffiola e Giovanni Leopoldo Fantoni, della miniera di oro detta *Crotto dei Meri e Caccia*, in territorio di Maccugnaga, circondario di Domodossola, prov. di Novara.

Bilancio dei lavori pubblici pel 1878 — Leggiamo nel *Diritto* del 13:

Siamo informati che, in seguito ad un telegramma odierno dell'on. Zanardelli, il comm. Barbavara, direttore generale delle poste, il comm. D'Amico, direttore generale dei telegrafi, il comm. Brauzzi, direttore reggente dei ponti e strade, e il comm. Dionisio, direttore generale delle opere idrauliche, partiranno questa sera per Stradella, allo scopo di conferire coll'on. presidente del Consiglio intorno al bilancio di prima previsione per l'esercizio 1878 del Ministero dei lavori pubblici.

Fortificazioni di Roma. — La *Libertà* del 17 scrive:

Gli uffiziali del Genio, incaricati dalla Direzione territoriale del Genio di Roma di studiare i punti precisi sui quali dovranno costruirsi le nuove fortificazioni di Roma, hanno cominciato i loro studii in campagna.

Gli studii dovranno essere compiuti nel più breve termine possibile; istruzioni in proposito sono state già date al generale Bruzzo, e quindi si può prevedere che per la fine del mese di ottobre possano essere presentate al Ministero della guerra le proposte definitive.

Dopochè tali proposte saranno accettate dal Ministro della guerra, si procederà alla espropriazione dei terreni designati per ragione di pubblica utilità, giusta il decreto pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*, ed alle relative costruzioni.

Il Ministro della guerra ha deferito ampie facoltà alla Direzione del Genio di Roma per la concessione dei lavori da compiersi nei modi reputati migliori, sia per asta pubblica, che per trattativa privata.

Lavori edilizii in Roma — Nello stesso giornale si legge:

Finalmente i lavori per l'allargamento del ponte Sisto volgono al termine.

È stato compiuto il lavoro per l'impianto del piano in ferro dei nuovi marciapiedi. Sopra questo piano se ne formerà un altro di mattoni e calce, quindi uno strato di calcestruzzo dell'altezza di 10 centimetri, e superiormente il marciapiede sarà ricoperto d'asfalto.

Nei punti dove il ponte incomincia a discendere verso gli accessi, da una parte e dall'altra verrà collocato un leggero parapetto in ferro, per evitare che i pedoni, che camminano sui marciapiedi, possano all'impensata cadere dal marciapiede sul ponte.

I marciapiedi nuovi sono larghi 2 metri e 40 centimetri, compreso lo spessore del vecchio parapetto. Lo spazio percorso dai carri sarà allargato di metri 1.60, larghezza totale dei due vecchi marciapiedi; per cui l'allargamento totale del ponte sarà di metri 4 e 80 centimetri.

I candelabri per il gas saranno situati nell'interno del ponte sul ciglio dei nuovi marciapiedi, e non più sui parapetti come si trovano attualmente.

Con tutta la buona volontà di questo mondo per parte degli appaltatori, il Ponte Sisto allargato non potrà essere aperto alla pubblica circolazione che per i primi del prossimo novembre.

Industria ferroviaria. — Leggiamo nel *Piccolo* di Napoli, 15:

Crediamo poter dare per i primi una notizia che rallegrerà certamente quanti s'interessano in Italia allo sviluppo delle nostre industrie.

Sappiamo infatti che la Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, avente la sua sede in Napoli e diretta dal nostro concittadino ing. A. Cottrau, ha deciso l'impianto nel suo Opificio di Castellammare (Stabia) di una grande fabbrica di rivetti, bolloni, viti, arpioni, ganasce ecc, ecc., ed in generale di tutto il materiale minuto occorrente per l'armamento delle nostre ferrovie.

Per rendere più potente questo impianto, sappiamo anche che l'Impresa industriale italiana ha acquistato la *privativa esclusiva* per il Regno d'Italia delle rinomatissime macchine speciali dette del sistema Vincent.

La fabbricazione in quistione sperasi potersi iniziare a Castellammare entro il dicembre prossimo.

Il ponte meccanico Frattini. — Leggiamo nella *Lombardia* del 15 corr.:

Il ponte meccanico, stato ier l'altro sottoposto in Milano al giudizio della Commissione tecnica municipale e d'altri ingegneri al Palazzo del Marino, è il primo che siasi costruito in Italia.

Esso componesi di sette intelaiature quadrilunghe, composte ognuna di quattro colonne unite a traliccio sul sistema dei ponti americani; esse intelaiature sono di dimensioni scalari, in modo che una scorre nell'altra a coulisse, e che quando sono tutte internate, l'altezza è di soli metri 2.80 con metri 2.10 di larghezza e 3.50 di lunghezza, e perciò di dimensioni da poter passare per tutte le porte comuni. Quando è collocato a posto, due soli manovali, girando due manovelle, danno moto ad un congegno semplicissimo di carrucole e catene, e si vedono alzarsi tutte queste intelaiature, uscendo contemporaneamente e regolarmente l'una dall'altra, producendo un effetto ammirabile; e la più piccola, che è quella che si alza più di tutte, arriva fino al quarto piano, ed è coperta d'un piano munito di parapetto di sicurezza e di grua pel carico dei materiali.

Ciò che è inoltre ammirabile è la regolarità dell'elevazione, e che questa operazione, e l'altra successiva dell'applicazione delle caviglie di sicurezza, compiesi in mezz'ora dai due soli operaj.

Sul ponte sono saliti diversi operaj e pompieri; e per desiderio della Commissione, stando in alto si provò a scuoterlo ed a far agire la grua, ed ha presentato una vibrazione quasi invisibile, tale da persuadere tutti della più desiderabile solidità.

Questa solidità e relativa disposizione permette di poter sistemare una serie di ponti, uno superiore all'altro, fuori dell'impalcatura, in modo da poter lavorare lungo tutta l'altezza d'un fabbricato, portando così i lavoratori accosto al fabbricato stesso, senza che nuocano i balconi, e lasciando libero il marciapiede. Esso ponte, ad impalcatura così montata, si può inoltre far scorrere lungo tutta la facciata di una casa, mercè altro piccolo congegno applicato al piede.

Il ponticello superiore è più servibile per gli imbiancatori e pei lavori alle vôlte, sia di murature, come di pitture, addobbature, ecc.

Essa macchina è anche bella a vedersi, non molto pesante, e di facile trasporto con un solo cavallo.

L'esperimento ha cominciato alle ore 2 pom., poi si sospese fin verso le 3 1/2, essendosi annunciato l'arrivo del Ministro d'agricoltura, industria e commercio, al quale l'inventore venne presentato dall'assessore Ancona. Allora si ricominciò l'esperimento. L'inventore ne diede le spiegazioni, ed ebbe dal Ministro le più lusinghiere parole di soddisfazione e d'incoraggiamento.

Nomine — Il *Diritto* dice che a presidente di sezione del Consiglio superiore dei lavori pubblici, in sostituzione del compianto cav. Bonino, venne, con Reale Decreto del 2 corrente, nominato il comm. Palmieri, ispettore anziano del Genio civile.

— E in data del 17 aggiunge:

Annunziavamo ieri l'altro come il Consiglio superiore di pubblica istruzione dovesse nominare, invece del defunto comm. architetto Cipolla, un altro commissario pel concorso al posto di professore straordinario di disegno nella Scuola degli ingegneri in Roma. Ora sappiamo che fu eletto il cav. Michele Ruggiero, direttore degli Scavi in Napoli.

In sostituzione del generale comm. Ezio Devecchi, fu nominato presidente della Commissione italiana per la misura dei gradi in Europa il generale Enrico Mayo, direttore dello Istituto topografico militare. Il generale Devecchi aveva chiesto di esserne esonerato.

Unione generale postale. — La *Gazz. Uff.* del 3 corr., ha pubblicato il R. Decreto del 12 agosto p. p., che determina la tassa da riscuotersi in Italia sulle corrispondenze colla Persia, colla Repubblica Argentina, colla Groenlandia e colle Antille Danesi, state ammesse a far parte dell'Unione generale delle Poste. Il Decreto è nei seguenti termini:

Art. 1. La tassa da riscuotersi nel Regno d'Italia per la francatura delle corrispondenze a destinazione della Persia è fissata, per la via del Mar Nero, del Mar Caspio e di altri paesi già facenti parte dell'Unione primitiva:

A 30 centesimi per le lettere e per porto di 15 grammi;

A 5 centesimi per le carte d'affari manoscritte, i campioni di merci, le gazzette ed altre stampe, e per porto di 50 grammi.

La tassa da riscuotersi nel Regno d'Italia per la francatura delle corrispondenze a destinazione della Persia, via del Golfo Persico (Bushire), per la Repubblica Argentina, per la Groenlandia e per le Antille Danesi è fissata:

A 60 centesimi per lettera e per porto di 15 grammi;

A 10 centesimi per le carte d'affari manoscritte, i campioni di merci, le gazzette e altre stampe, e per porto di 50 grammi.

Art. 2. La tassa delle lettere non franche provenienti dalla Persia, via del Mar Nero, del Mar Caspio e di altri paesi già facenti parte dell'Unione primitiva e destinate nel Regno d'Italia, è fissata:

A 60 centesimi il porto di 15 grammi.

La tassa delle lettere non franche provenienti dalla Persia, via Golfo Persico (Bushire), dalla Repubblica Argentina, dalla Groenlandia e dalle Antille Danesi è fissata a 90 centesimi il porto di 15 grammi.

Il presente Decreto ebbe effetto dal 1° settembre corr.

Ufficii telegrafici — L'11 corrente in Cotignola (prov. di Ravenna) e il 13 in Alia (prov. di Palermo) venne aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafia internazionale. — La Direzione generale dei telegrafi annunzia che fu preso l'istradamento dei telegrammi per il Giappone per la via dell'Amour, e che i telegrammi per Rio Janeiro ed oltre sono trasmessi sulle linee del Governo brasiliano con pochissimo ritardo e senza variazione di tassa.

Telegrafia ottica. — L'*Italia Militare* scrive che, mentre il sig. Pasquale Greco da Pizzo prende privilegio in Italia per un nuovo telegrafo semaforico poggiato sulla luce e sul suono, tra Gibilterra e Ceuta si scambiano 32 telegrammi ottici nella metà del tempo richiesto dal maneggiamento dell'apparecchio del Morse. E proseguendo questi studii di telegrafia ottica, tra breve si ripeteranno le esperienze fra le tenebre della notte e delle nebbie, per vedere se il nuovo sistema risponde adeguatamente ai bisogni del commercio e della guerra.

Se i fatti corrisponderanno alle concepite speranze, sarà soppresso il cavo elettrico disteso nello Stretto di Gibilterra, e che di continuo è danneggiato dalla violenza delle correnti sottomarine colà dominanti.

Tra i tanti che si occuparono di questi studii, ne piace memorare il sig. Le Verrier, che durante l'assedio di Parigi attuò nel mezzogiorno della Francia degli esperimenti di telegrafia ottica, poggiati sui medesimi principii, che oggidì si seguono nel telegrafo in esperimento sulle rive del celebre Stretto.

Il telefono. — In Inghilterra, srive il *Jour. des Débats*, è stata fatta una nuova applicazioue, che è forse la prima applicazione industriale del telefono. Fino al giorno d'oggi non era stato possibile di trasmettere la voce umana dal fondo delle gallerie all'orifizio dei pozzi delle miniere di una gran profondità, ed i segnali fatti mediante le corde erano poco sensibili e di poca utilità.

Lunedì passato, il signor Forster, ispettore delle miniere, procedette, nelle miniere carbonifere di Sant'Austell, a parecchie esperienze, i cui risultati furouo oltremodo soddisfacenti.

Il telefono, attaccato ad un filo di rame ricoperto di gutta-percha, venne calato nel pozzo Eliza, ed un quarto d'ora dopo, delle parole pronuziate all'estremità della miniera erano intese distintamente da coloro che si trovavano presso l'orificio del pozzo.

Furono quindi scambiate domande e risposte, ed ogni volta il telefono fu trasportato da un posto all'altro e maneggiato da minatori che non l'avevano mai adaoperato prima

Nuova lampada elettrica — Il *Journal Télégraphique* scrive che in questa lampada, inventata dal sig. P. Jabloschkoff, nella quale è assolutamente soppresso ogni meccanismo, e che è quindi ridotta alla più semplice forma possibile, i due carboni sono fissati parallelamente, ed a una piccola distanza l'uno dall'altro, e separati da una materia isolante (generalmente un miscuglio di sabbia e di polvere di vetro), suscettivibile di volatilizzarsi man mano colla combustione nei carboni. Quando la corrente comincia a passare, l'arco voltaico si accende alle due estremità libere dei carboni; lo strato di materia isolante più vicina all'arco si liquefà, si volatilizza, scoprendo lentamente i dne carboni, nello stesso modo come la cera di una candela lascia progressivamente scoperto lo stoppino, man mano che la combustione discende. Il calore prodotto dalla combustione dei carboni è così utilizzato per liquefare e volatilizzare il miscuglio isolante, e la luce proveniente dalla incandescenza di questa sostanza nell'arco voltaico produce degli effetti analoghi a quelli della calce nella lampada Drumond, cosicchè si giunge a raddoppiare l'intensità della luce.

Idrocronometro. — Il *Caffaro* di Genova annunzia che venne presentato al cav. Segre, R. Delegato straordinario, il progetto per la costruzione d'un idrocronometro pubblico, secondo il sistema inventato dal padre Embriaco, genovese. Il Delegato straordinario avrebbe trasmesso il progetto all'Ufficio dei lavori pubblici.

Dopo il plauso ch'ebbe l'invenzione del padre Embriaco a Parigi e Roma, sarebbe ormai tempo che anche la città natale dell'autore potesse apprezzarne i meriti.

Vendite dell'Asse ecclesiastico — La Direzione generale del Demanio ha pubblicato il prospetto delle vendite dei beni immobili pervenuti al Demanio dall'Asse ecclesiastico.

Nel mese di agosto 1877 furono venduti 606 lotti, al prezzo d'asta di L. 1,562,443.20 ed al prezzo di aggiudicazione di L. 1,694,176.12.

Dal 26 ottobre 1867 a tutto agosto 1877 furono venduti 122,633 lotti. Prezzo d'asta L. 410,583,642.97. Prezzo d'aggiudicazione L. 527,220,382.02.

Le poste nel Regno Unito — Il rapporto annuo, stato testè pubblicato dal Direttore generale dell'Amministrazione delle poste inglesi, ci apprende che nel Regno Unito vi sono 13,447 Ufficii postali e 10,724 cassette postali fuori degli Ufficii.

Nel corso dell'anno 1876, la posta inglese trasportò circa un miliardo e 19 milioni di lettere, 93 milioni di cartoline postali e quasi 299 milioni di pieghi di stampati, fra i quali vi erano 125 milioni di giornali; ma non bisogna dimenticare che in Inghilterra le ferrovie trasportano molti più giornali che non la posta.

Nel 1876, le lettere raccomandate spedite furono più di cinque milioni; e la proporzione delle lettere fu di 35 per persona in Inghilterra, di 26 in Iscozia e di 13 soltanto in Irlanda.

Il numero totale degli impiegati dell'Amministrazione delle poste è di 45,624, dei quali 10,380 stanno a Londra.

I proventi lordi dell'Amministrazione delle poste per l'anno 1876 fu di franchi 150,245,000, che, dedotte tutte le spese, presentarono un utile netto di 48,675,000 franchi: somma cospicua, che prova vieppiù come il Governo inglese abbia ragione di ribassare quanto più può il porto delle lettere, delle cartoline postali e dei giornali, e di facilitare la circolazione postale con tutti i mezzi di cui può disporre.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Servizio cumulativo Italo-Francese.

Essendo stata decisa l'ammissione al servizio cumulativo francese di quelle linee di questa rete che furono aperte al pubblico esercizio dopo l'attivazione del servizio stesso, nonchè di alcune altre Stazioni per le quali se ne riconobbe la convenienza; ed in forza di tale ammissione venendo a cambiare le distanze dai transiti di Modana e di Ventimiglia a molte fra le Stazioni attualmente ammesse, nonchè i prezzi relativi, si è trovato perciò di riunire in una nuova pubblicazione, intitolata 10.° Supplemento, tutto quanto concerne la parte italiana assieme ai nuovi cambiamenti di cui sopra, i quali andranno in vigore a cominciare dal 15 del corr. mese.

Fra le importanti modificazioni introdotte nel nuovo Supplemento, va anzitutto notata quella della riunione coi prezzi di trasporto della intera imposta governativa 13 0[0 pella Grande Velocità, e di quella 2 0[0 pella Piccola Velocità, nonchè delle tasse di commissione e facchinaggio doganale alle Dogane italiane di Modana e di Ventimiglia.

Allo scopo di rendere più facile e spedita l'applicazione delle tariffe Italo-Francesi, tanto a Grande, quanto a Piccola Velocità, si sono portate nel 10° Supplemento tutte le Avvertenze generali già esistenti nelle Tariffe-Prontuario del maggio 1873, colle modificazioni ed aggiunte che vi sono state introdotte finora. Tali Avvertenze generali annullano quindi e sostituiscono quelle contenute nelle Tariffe-Prontuario del maggio 1873, tanto per la Grande, quanto per la Piccola Velocità.

Fu altresì inserita nel 10° Supplemento pella Piccola Velocità la Nomenclatura generale delle merci rinnovata, la quale pure annulla e sostituisce quella contenuta nelle citate Tariffe-Prontuario del maggio 1873, anche per quanto riguarda la parte francese.

Essendo, come si è detto, la parte italiana della Tariffa Italo-Francese tutta compresa nel 10° Supplemento, con esso, ed a cominciare dal 15 corrente, rimane interamente abrogata

la stessa parte italiana delle Tariffe-Prontuario del maggio 1873 e dei Supplementi emanati fino ad oggi. Così questi, come quelle restano poi in vigore soltanto per ciò che si riferisce alla parte francese, pella quale, eccezione fatta di quanto si disse qui sopra per la classificazione delle merci, null'altro è innovato, e quindi per la parte francese continueranno a valere le norme ora vigenti.

A scopo però di maggior comodità nella loro applicazione, si sono indicate nel nuovo Supplemento le quote francesi delle Tariffe Speciali comuni di transito, d'importazione e di esportazione, sebbene tali quote non abbiano subìto alcuna variazione.

Rimangono quindi come nulle le dette Tariffe Speciali comuni già riportate a pagine 106 e 107 delle Tariffe-prontuario a Grande Velocità (maggio 1873) e nel 9° Supplemento (agosto 1876, Tariffa Speciale N. 401) a Piccola Velocità.

Onde poi viemmeglio favorire il commercio, si sono introdotte nella ripetuta Tariffa Speciale comune P. V., N. 401, le seguenti modificazioni:

1.° Le seguenti merci non si considereranno come voluminose, e perciò non sarà ad esse applicata la sovratassa della metà in più:

a) le *trebbiatrici*, quando anche non raggiungano il peso di chilogrammi 180 per metro cubo;

b) le *caldaje* pesanti fino a 10 tonnellate per pezzo;

c) i *blocchi di marmo* pesanti fino a 15 tonnellate, quando sieno spediti dalle Stazioni di Querceta-Serravezza, Massa, Avenza e Carrara.

2.° All'attuale denominazione di *Estratto di legno di Castagno in fusti* fu sostituita quella semplicemente di *Estratto di legno di Castagno*; di modo che i trasporti di tale merce, quando sieno effettuati coll'osservanza delle altre condizioni prescritte dalla tariffa in questione, potranno sempre goderne, qualunque ne sia il modo d'imballaggio.

3.° Tutte le merci che finora erano solo nominate nelle serie 2.ª, 3ª. e 4ª. della ripetuta Tariffa, godranno, a cominciare dalla data del *15 Settembre*, anche dei prezzi ridotti stabiliti per le corrispondenti classi *B*, *C* e *D*, sempre quando soddisfino alle condizioni di peso richiesto.

4.° Infine è concesso che per le merci *effettivamente in transito per la Francia*, le quali cioè vi entrano da uno dei porti o punti di frontiera nella Tariffa nominati e ne escono per Modana o viceversa, il peso minimo di 5000 chilogrammi per spedizione, stabilito per godere delle speciali tasse ridotte, possa essere formato riunendo il peso di merci diverse, purchè spedite tutte da un solo mittente ad un solo destinatario, tanto se appartengono alla medesima classe, quanto a classi differenti, e semprechè in questo ultimo caso si paghi per l'intiera spedizione il prezzo della classe più elevata fra quelle alle quali ciascuna merce appartiene.

A cominciare poi dalla stessa data del *15 settembre*, le Stazioni di Adria, Badia, Bianzè, Borgomanero, Ceva, Chiasso, Chieri, Cormons (transito), Gozzano, Legnago, Levanto, Mondovì, Peri (transito), Piadena, Susa e Taggia saranno ammesse al servizio cumulativo colle ferrovie da Parigi a Lione ed al Mediterraneo, tanto pei trasporti a grande, quanto per quelli a piccola velocità; e quella di Como sarà ammessa al servizio stesso, ma solo per la grande velocità.

Si previene infine che con autorizzazione del Governo, la facoltà accordata al Commercio di chiedere ed ottenere per le spedizioni interne, le quali seguono la stessa via di quelle da o per Francia, l'applicazione delle Tariffe internazionali Italo-Francesi col pagamento della sola metà della tassa pel tratto non effettivamente percorso fino alla frontiera, viene, a cominciare dal 15 settembre detto, modificata nel senso che invece della sola metà si paghi l'intiera tassa pel tratto anzidetto non percorso, il che d'altronde già era in vigore per la nominata Tariffa N. 401 P. V.

Il 10° Supplemento, separato per la grande e per la piccola velocità, sarà reso ostensibile a chiunque ne facesse domanda presso tutte le Stazioni abilitate al Servizio cumulativo Italo-Francese, e presso le Agenzie di Città appartenenti a questa Amministrazione.

Inoltre nelle principali Stazioni potrà anche essere acquistato al prezzo di:

L. *1.25* per ogni esemplare e per la grande velocità. — L. *3* per ogni esemplare e per la piccola velocità.

Trasporti di sale di soda e di solfato di allumina.

A cominciare dal suindicato giorno *15* corrente mese, i trasporti, tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo italiano di ***sale di soda in fusti in partite di almeno 6 tonnellate per spedizione***, fruiranno, per la percorrenza sulle linee dell'Alta Italia, dei prezzi della 3ª classe di Tariffa generale e di quelli differenziali di cui alla Tariffa speciale interna N. 8 Serie I; ed i trasporti di ***solfato d'allumina in partite di almeno 6 tonnellate per spedizione***, fruiranno dei prezzi della 3ª classe di Tariffa generale e di quelli differenziali, di cui alla Tariffa speciale interna N. 20 Serie *D*.

Milano, 9 settembre 1877.

La Direzione Generale dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il rialzo notevole che si ebbe nella scorsa settimana in alcuni valori ed in modo distinto nelle Azioni del Mobiliare italiano, lo si vuole prodotto dall'accordo intervenuto tra il Governo e questa Società a riguardo dell'assunzione dell'esercizio delle ferrovie dello Stato.

Le Azioni Meridionali aspettano pure dalle Convenzioni ferroviarie la loro salute; e poichè si disse che qualche cosa era stata concertata a questo riguardo, presero l'aire, e da 341 salirono a 353 per chiudere a 350.

Fermissime sempre le Obbligazioni relative a 238 e 238.50; invariati i Boni a 563.50.

Le Sarde della serie *A* trovarono denaro a 235.50; le altre, della serie *B*, a 232.50; nominali le Pontebbane a 363.

Nella Borsa di Parigi ebbero richieste le Azioni delle Ferrovie Romane, che le portarono da 67 a 70; non che le Obbligazioni relative da 241 a 243.

Con più animazione trattate le Lombarde, forse dovuta, per consenso, al rialzo delle Ferrovie Austriache, per modo che da 151 ascesero a 178; e le Obbligazioni relative da 223 a 228.

Le Vittorio Emanuele s'aggirarono sul 233 al 282.

ESTRAZIONI

Prestito Nazionale 1866 — Estrazione del 15 settembre:

Num. dei premii	Ammontare dei premii	Cifre finali determinanti la vincita	Num. dei premii	Ammontare dei premii	Cifre finali determinanti la vincita
1	100,000	3,498,550	3	1,000	693,863
1	50,000	1.062,931	4	1,000	099,994
1	50,000	1,299,588	3	1,000	960,925
35	5,000	73,337	4	1,000	051,745
3	5,000	642,816	3	1,000	981.161
1	5,000	3,473,969	1	1,000	196,090
1	5,000	2,254,992	1	1,000	3,022,365
36	500	09,406	3532	100	756
35	500	33,813	353	100	7,480
36	500	09,981	353	100	6,678
35	500	65,874	353	100	4,903
35	500	48,282	353	100	6,520
4	500	009,678	353	100	8,904
4	500	148,016	35	100	43,376
3	500	700,382	3	100	698,948
3	500	677,587	3	100	765,071
4	500	159,100	4	100	069,716
1	500	202,248	3	100	843,403
4	500	441,168	4	100	518,390
35	1,000	74,029	4	100	061,725
35	1,000	79,751	4	100	035,445
3	1,000	823,185	1	100	3,072,936
4	1,000	019,068	1	100	2,919,095
4	1,000	443,466			

Prestito della Città di Milano 1866 — 44ª Estrazione del 17 settembre 1877:

Serie estratte:

2396 — 3931 — 5033 — 6162 — 6423

Obbligazioni premiate:

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
5033	52	30,000	2396	83	100	6423	29	100
2396	43	1,000	3931	41	100	6423	46	100
6423	16	500	6162	71	100			

Premii di L. 50.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
3931	80	5033	89	6162	82	6423	5	6423	7	6423	11
6423	13	6423	33	6423	59	6423	93.				

Premii da L. 20.

2396	8	2396	34	2396	52	2396	54	2396	57	2396	96
3931	76	5033	23	5033	42	5033	91	5033	96	6162	26
6162	67	6162	99	6423	18	6423	20	6423	50	6423	66

Tutte le altre Obbligazioni contenute nelle 5 serie sopra estratte, sono rimborsabili con L. 10.

Il rimborso si fa a datare dal 15 dicembre 1877, salvo la competente ritenuta, presso la Cassa comunale di Milano.

La prossima estrazione avrà luogo il 17 dicembre 1877.

CONVOCAZIONI

Compagnia del Bottino — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 27 corrente in Livorno (sede sociale), per deliberare sul bilancio 1876-77, per udire i rapporti dei sindaci e dell'ing. Blanchard sulle condizioni della miniera, nonchè le comunicazioni del Consiglio d'amministrazione, e per deliberare sopra modificazioni degli statuti della Compagnia.

Società ferro vuoto Cambiaggio — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 30 corrente in Milano (piazza Mercanti, 4), per udire il rapporto del Consiglio di vigilanza, per la dimissione del Gerente, per la nomina del nuovo Gerente e del Consiglio, e per deliberare sopra emissioni di Obbligazioni, ecc.

Società vetraria Veneto-Trentina *(Milano)* — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 30 corrente in Milano (Corso P. Romana, 42), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1876-77, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877-78.

Società italiana per la fusione degli zolfi. — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 14 ottobre p. p. in Milano (piazza delle Galline, 2), per udire il rapporto del Consiglio d'amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di consiglieri e revisori pel bilancio 1877.

Avvisi d'Asta

Il 24 corrente, presso il Municipio di Monte S. Maria Tiberina (prov. di Arezzo), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada comunale obbligatoria detta dell'*Aggia*, dal fosso Ricastelli al Castello del Monte Santa Maria, della lunghezza di m. 6087.57, per la presunta somma di L. 51,132.02. Lavori da eseguire entro 8 anni. Deposito interinale L. 5000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 8000 idem.

— Il 26 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pisa, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della 4ª ed ultima sezione della nuova strada da Castelnuovo di Val di Cecina al confine della provincia, pel tratto dal Guardagnello fino al fiume Cecina, per il presunto importo di L. 51,830.86. Deposito interinale L. 2000 in moneta sonante o biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Delegazione speciale dei Telegrafi in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della fornitura quinquennale di 3260 pali di castagno, da fornirsi ogni anno per le Direzioni compartimentali dei Telegrafi di Bari e Palermo dal 1878 al 1882 inclusivo, in due distinti lotti, per l'annua somma di L. 32.619.50, ed in complesso per L. 163,097.50. Consegna da farsi entro la prima 15ª di maggio alla Stazione ferroviaria di Foggia pei pali del 1° lotto, ed alla Stazione ferroviaria di Napoli, Messina o Palermo per quelli del 2°, a termini del Capitolato. Deposito L. 1000 in denaro o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Prefettura di Napoli, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di sistemazione del tronco inferiore del torrente Costantinopoli presso Somma Vesuviana, sul prezzo già ridotto di L. 61,033.92. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 27 detto mese, presso la Sottoprefettura di Vallo della Lucania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale di Ascea alla Marina di Casalicchio, della lunghezza di chil. 4.0.65, per il presunto importo di L. 54,000. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 6600 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del tronco di strada obbligatoria comunale dal confine di Pagliara a Mandanici, della lunghezza di m. 5086.58, per la presunta somma di L. 45,000. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cazione definitiva L. 1800, in valuta legale o rendita D. P. od ipoteca di fondi di un doppio valore.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Sassari, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra l'abitato di Dorgali ed il limite della provincia in Sordovanas, della lunghezza di m. 11,677.98, in diminuzione del prezzo di L. 301,938.69, a cui fu ridotto in seguito al ribasso ottenuto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 28 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale da Cagliari a Terranova per Orosei e Siniscola, compreso fra lo stagno Budoni e l'abitato di Siniscola, della lunghezza di m. 18,200, in diminuzione del prezzo di L. 337,129.60, a cui fu ridotto in seguito al ribasso ottenuto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito e cauzione come sopra.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada provinciale Riva destra Crati, 5° tronco compreso tra l'abitato di S. Cosmo e quello di S. Demetrio Corone, della lunghezza di m. 12,043.96, per il presunto importo di lire 238,381.10. Lavori da eseguire entro 9 anni. Deposito interinale L. 11,900 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 23,000 idem.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione triennale degli alvei dei torrenti Nocerini, per l'annua somma di L. 30,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1878. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 10,000, a termini del Capitolato.

— Il 29 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Chieti, si terrà un'asta per l'appalto dell'adattamento del fabbricato ex-Ospedale-arsenale in Pescara a Panificio militare, per la presunta somma di L. 48,000. Lavori da eseguire entro 5 mesi. Deposito L. 4800 in numerario o rendita D. P.

— Il 1° ottobre p. v., presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due tronchi di strada obbligatoria nel Comune di Catania, dal confine di Tortorici al piano S. Filippo, della lunghezza di m. 5673.21, per la complessiva somma di L. 76,700. Deposito interinale L. 500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Il 2 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di una strada militare carreggiabile da Pitelli al Monte Canorbino presso Spezia, per il presunto importo di L. 90,000 Lavori da eseguire entro 240 giorni. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Il 4 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura a 4 archi, di 15 metri di luce cadauno, sul torrente Trebbia sotto l'abitato di Linzino, nel 2° tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza, per la presunta somma di L. 113,390. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— L'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada nazionale da Genova a Piacenza per Bobbio, compreso fra il ponte di Traschio e l'accesso destro al ponte costruendo sul Trebbia. per la presunta somma di L. 229,395.17, asta che doveva aver luogo il 20 corrente, venne differita al 15 ottobre p. v.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 37ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 10 *al* 16 *settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3450	3354 3344	139 »	» »
Viaggiatori	915,020.80	966,427.90	»	51,407.10
Merci a grande velocità . .	245,746.75	218,129.80	27,616.95	»
Merci a piccola velocità . .	850,514.25	848,860.10	1,654.15	»
Totale dei prodotti ferroviari	2,011,281.80	2,033,417.80	»	22,136.00
Navigazione sui laghi . . .	29,713.70	21,157.55	8,556.15	»
Totale della settimana. . .	2,040,995.50	2,054,575.35	»	13,579.85

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 16 *settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	27,034,560.25	26,679,818.80	354,741.45	»
Merci a grande velocità . .	7,576,777.50	7,117,216.35	459,561.15	»
Merci a piccola velocità . .	30,233,794.98	29,025,072.45	1,208,722.53	»
Totale dei prodotti ferroviari	64,845,132.73	62,822,107.60	2,023,025.13	»
Navigazione sui laghi . . .	658,001.86	548,188.35	109,813.51	»
Totali	65,503,134.59	63,370,295.95	2,132,838.64	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 37ª settimana . .	575.80	606.27	— 30.47	— 5.03
Prodotti totali . .	18795.69	18786.52	+ 9.17	+ 0.05

Strade Ferrate Meridionali

34ª Settimana. — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	481,355.68	332.89
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	453,791.68	313.83
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 27,564.00	+ 19.06
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	14,251,824.98	9,856.03
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	12,911,055.08	8,928.81
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,340,769.90	+ 927.22

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	171,537.43	151.80
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	115,880.98	115.77
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 55,656.45	+ 36.03
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,089.92	4,547,406.73	4,172.24
Introiti corrisp. nel 1876 .	982.35	3,755,043.07	3,822.51
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+107.57	+ 792,363.66	+349.73

Strade Ferrate Romane

27ª Settimana — *Dal* 2 *giugno all'*8 *luglio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	476,404.33	15,091.70
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	505,764.88	16,021.93 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	29,360.55	930.23
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio all'8 luglio 1877 .	1,646	14,780,363.04	17,341.47
Periodo corr. 1876	1,646	13,099,284.06	15,330.10
Aumento	—	1,681,078.98	2,011.37
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 2° *trimestre* 1876-77 *depurati dalle tasse governative.*

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	154.441.17	147,854.71	»	6,586.46
Merci a G. Velocità	14,528.23	13.366.05	»	1,162.18
id. a P. Velocità	117,005.98	101,592.35	»	15,413.63
Introiti diversi . .	11,879.93	10,524.59	»	1,355.34
Totali . . .	297,855.31	273,337.70	»	24,517.61

ANNUNZI

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di seguito deliberamento.

Negl'incanti tenutisi oggi, nell'Ufficio provinciale, a tenore del precedente Avviso d'asta, per l'appalto della provvista e manutenzione per cinque anni del mobilio occorrente alle Caserme dei Reali Carabinieri stabilite nella città di Torino, sul prezzo di centesimi quindici al giorno per cadun uomo tanto di fanteria che di cavalleria, celibe od ammogliato presente nelle rispettive stazioni, essendosi ottenuto il ribasso di un centesimo e quattro millesimi, ebbe luogo il deliberamento pel prezzo di centesimi 13 e millesimi 6 per cadun uomo.

Il termine utile per fare la diminuzione non minore del *Ventesimo* al prezzo suddetto di deliberamento scade il 3 ottobre prossimo a mezzodì.

Torino, addì 17 settembre 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia

C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ANONIMA

per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i signori portatori delle Obbligazioni demaniali che, a partire dal 1° ottobre p. v., nelle Piazze e dagli Stabilimenti sottoindicati, si effettuerà il pagamento del vaglia di L. 12.625 scadente in detto giorno, sotto deduzione di L. 1.9665 per ciascun vaglia, e cioè:

di L. 1.6665 per importare di un semestre della tassa di ricchezza mobile 13.20 per 100 (Decreto Reale del 25 agosto 1870, n. 5828) e

di L. 0.3000 per tassa di circolazione del 2° semestre 1877, in ragione di L. 0.60 per ogni Obbligazione (leggi 19 luglio 1868, n. 4480, ed 11 agosto 1870, n. 5784), pagandosi così per ogni vaglia al netto la somma di L. 10.6585.

Firenze, presso la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
Torino, id id.
Id., presso il Banco di Sconto e Sete.

Banca Nazionale nel Regno d'Italia

Ancona, Bari, Bologna, Genova, Livorno, Messina, Milano, Modena, Napoli, Palermo, Parma, Porto Maurizio, Roma, Venezia.

I pagamenti all'estero verranno effettuati sulle istesse Piazze e nello stesso modo come fu praticato nell'ultimo semestre, contro presentazione delle Obbligazioni da cui vengono staccati i vaglia.

Roma, 11 settembre 1877. LA DIREZIONE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA

per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si porta a pubblica notizia che il Consiglio d'Amministrazione della Società Anonima Italiana per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi procederà col giorno 1° ottobre 1877, alle ore 12 meridiane, in una delle sale degli Uffizi centrali della Società, situati in Roma, via Due Macelli, num. 78 e 79, alla pubblica estrazione della lettera rappresentante la 18ª serie delle Obbligazioni della Regìa, che dovrà essere rimborsata a far tempo dal 1° gennaio 1878, e ciò a mente degli articoli 22 dello Statuto sociale e 39 del Regolamento per l'esecuzione della Convenzione 25 luglio 1868.

Roma, 13 settembre 1877.

Ai signori Ingegneri ed Impresari

Finestre in ghisa aprendosi ed incastrandosi a qualsiasi tegola per dare luce ed aria dai tetti — speciali per laboratori, stabilimenti industriali, strade ferrate, ecc.

Ivi trovansi pure disegni e prezzi d'ogni genere di macchine e d'attrezzi per la costruzione dei prodotti laterizi.

AD. BOULET — Via dei Fiori, 4 — TORINO.

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE e FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.° quart. S. G. B.

TARDY e BENECH

SAVONA

Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.

G. B. MONTI e C.a

Success. Duca LITTA e C.a

TORINO

via Madama Cristina, n. 27, 29 e 31

Caloriferi ad aria calda con rivestimento in terra refrattaria.

Nuovo **sistema per le Filande** onde togliere completamente la fumana nella stagione invernale.

Nuovo **Essicatoio** a ruote per bozzoli ed **Essicatoi** ed **Asciugatoi** per ogni sorta d'industrie.

CASALONGA

Ingegnere di Arti e Mestieri
15. *Via des HALLES, Parigi.*
Stabilito dal 1867

UFFICIO DI DISEGNO
STUDJ E PROGETTI.

AUTORE DI ALCUNI TRATTATI PROFESSIONALI

BREVETTI, PRIVATIVE

Avvisi, Ricerche, Ottenimenti di *Informazioni, Installazione d'Officine, Motori, Collaudo di Materiale ordinato*

Rappresentanze all' Esposizione del 1878

GUIDA COMPLETA DEGL' *in FRANCIA* (3 L.)

INVENTORI

UFFICIO SUCCURSALE

DEI GIORNALI ITALIANI ED ESTERI

Abbonamenti ed Annunzi

Torino, via Finanze, 13.

N. DELLA-CASA

Graniti e pietre

BAVENO

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 26 Settembre 1877 N.° 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 30
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea.
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

DELLA SICUREZZA DEI TRENI IN CORSA

(Dal *Journal des travaux publics*).

È noto con quanta cura le Compagnie ferroviarie moltiplicano, sulle loro linee e nelle loro Stazioni, gli apparati destinati a segnalare la corsa dei treni, allo scopo di evitare le collisioni che potrebbero sovente dar luogo a gravi accidenti. Gli apparati telegrafici pongono gli agenti delle Stazioni in rapporto continuo tra loro; questi possono, per conseguenza, comunicare agli agenti della linea gli ordini necessarii per la manipolazione dei segnali. Il macchinista, che corre a grande velocità sulla ferrovia, non ha per suo avvertimento che i semafori o le sonerie collocate lungo la linea. Codesto uomo, già incaricato di tutti i particolari richiesti per condurre la macchina, deve altresì vigilare ad ogni istante sui segnali che incontra. Egli è isolato da qualunque comunicazione; il linguaggio dei segnali è il solo che gli faccia conoscere quanto accade davanti o dietro di lui. Se l'attenzione del macchinista è per un momento distratta, ne possono accadere disgrazie irreparabili.

Senza dubbio, gli uomini speciali perfezionano incessantemente gli apparati destinati a segnalare la situazione rispettiva dei treni. Anche recentemente, i signori Lartigue e Tesse inventarono l'elettro-semaforo, ed il sig. Lartigue trovò pure il fischio automotore (*). Ma, benchè l'uso di tali apparati abbia dato risultati tali che l'Amministrazione superiore raccomandò alle Compagnie di generalizzarne l'applicazione, egli è pur sempre agli occhi ed alle orecchie del macchinista che si si rivolge, lasciandolo isolato sulla sua strada.

(*) V. *Monitore,* N. 4 a. c., nell'articolo *Il Block-System.* (LA RED.)

Sarebbe quindi un grande perfezionamento per la sicurezza delle comunicazioni, se si giungesse a mettere i treni in rapporto continuo, prima tra loro, poscia colle Stazioni; e se inoltre s'incaricasse il capo-treno di codesto servizio speciale, lasciando pure al macchinista la cura d'interrogare i segnali ordinarii.

Questo problema venne ora risolto da un antico capo-servizio della linea da Orléans a Rouen, il sig. De Baillehache. Gli eccellenti risultati ottenuti durante gli esperimenti attrassero l'attenzione della Direzione generale delle strade ferrate e di parecchie grandi Compagnie. Vogliamo ora render conto di questa importante scoperta.

Il sig. De Baillehache ha ricorso alla elettricità; egli trasforma ciascun furgone da bagagli in un posto telegrafico ambulante, e mette il capo-treno in grado di parlare telegraficamente, sia coi treni in corsa, sia coi posti delle Stazioni. Ecco come l'inventore procede per mettere in comunicazione, ad ogni minuto, il furgone colle Stazioni e coi treni in corsa mediante la parola scritta:

Una tavola telegrafica completa, di piccola dimensione, come un apparato Bréguet contenuto in una scatola di 22 centimetri quadrati, è affissa ad una delle pareti del furgone.

L'apparato è mantenuto in una posizione invariabile, mediante suste che lo proteggono dai movimenti di tremito, di ondulazione, di spinte in senso verticale.

Uno dei poli comunica mediante un filo di rame con una catena (*crémaillère*), il cui gioco è destinato a trasmettere od isolare la corrente, poichè il suo gambo sostiene una paletta meccanica a molla, che permette di stabilire un contatto perfetto e continuo, allorchè la si abbassa sopra un filo di ferro galvanizzato, detto filo di linea, o che la si toglie.

Questo filo di linea è posto nell'asse del binario, abbastanza basso da non esser toccato dal cinerario delle mac-

chine. Esso riposa sopra rocchetti (*bobines*) conici, detti ad isolamento interno, distanti 10 a 12 metri, e piantati sopra piccoli pali di legno, od anche sulle traverse delle guide.

Il filo di terra, che parte dalla pila, è attaccato alla placca di guardia delle ruote, e permette alla elettricità di perdersi nelle guide e di là nella terra: è questo il secondo polo.

La paletta, formata da una placca di rame e da due lame di lastra d'acciaio formanti molla, striscia sul filo di linea, di cui segue le ondulazioni. Una molla a spirale posta sul gambo e la pressione dovuta al suo peso, ch'è di 10 chilogrammi circa, mantengono un contatto perfetto. Lo sfregamento della paletta sul filo riscalda leggermente quest'ultimo, ma la corrente d'aria prodotta dalla corsa del treno rimette costantemente il filo alla temperatura dell'ambiente. Nel caso poco probabile in cui si fosse costretti a raffreddare il filo, si potrebbe collocare sotto il furgone un filtro versante regolarmente un piccolo scolo d'acqua.

Il circuito formato dal filo di linea e la terra mette in rapporto tutti i treni posti sul binario; e per far comunicare questi colle Stazioni, si collega il filo di linea con quello dei pali telegrafici posti lungo la strada. Questo collegamento dev'essere stabilito dalle biforcazioni e dagli scambii sino alle Stazioni più prossime. In tal guisa, la rete telegrafica, che fa comunicare i treni e le Stazioni, è completa. Si può anche, nei passaggi a livello o alle barriere, far passare la corrente del filo di linea in una soneria tremolante, in modo da prevenire i guardiani della presenza di un treno; la tremolante si fermerà da sè, appena il treno avrà oltrepassato il passaggio o la barriera. Questa disposizione sarà delle più utili, nel caso in cui l'esercizio non si faccia che sopra un solo binario ascendente e discendente.

Per evitare il consumo del filo dalla paletta, si regola il contatto mediante una catena (*crémaillère*) in guisa che, durante la corsa, e qualunque sia la velocità, il contatto non avvenga che al passaggio degl'isolatori che sostengono il filo. Si calcola che, con una velocità di 60 chil., il filo verrà toccato ad ogni mezzo secondo. Non sarà poi necessario prolungare il contatto che nel caso di trasmissione d'un dispaccio.

Non v'ha luogo a temere un consumo troppo rapido, considerando che il punto di contatto, al passaggio degl'isolatori, varierà frequentemente in seguito alla dilatazione prodotta dalle variazioni della temperatura.

Sono questi i particolari del collocamento.

Un regolamento speciale, uniforme per tutte le linee, determina le condizioni nelle quali devono funzionare i capi-treno e gli agenti delle Stazioni per comunicare tra loro. Noi non riprodurremo quì le disposizioni tecniche di questo regolamento, ma indicheremo i risultati ai quali esso permette di giungere:

1° Una Stazione qualunque può, ad ogni momento, parlare con uno o con parecchi treni sullo stesso binario, qualunque sia la corsa di questi treni, e colle Stazioni verso le quali essi sono diretti;

2° Una Stazione qualunque può comunicare col treno col quale vuole parlare, senza che gli altri treni prendano necessariamente cognizione d'un dispaccio che non li riguarda;

3° Le Stazioni o i treni possono prevenire i guarda-barriere del mettersi in corsa dei treni facoltativi, speciali, straordinarii o raddoppiati, previsti e non previsti;

4° I treni possono sempre essere assicurati che il binario è libero dinnanzi a loro;

5° Due o più treni procedenti nello stesso senso o in senso inverso, sullo stesso binario o su binarii diversi, possono scambiare dispacci di sicurezza;

6° Qualunque treno rimasto in pericolo può immediatamente domandar soccorso, telegrafare alla Stazione d'arrivo o di partenza, nonchè ai treni percorrenti lo stesso binario, per dare informazioni sull'accidente, e indicare a qual punto della linea si trova.

Si può altresì, per attivare le comunicazioni, adottare un alfabeto convenzionale, ogni lettera del quale, secondo il numero dei giri trasmessi dal manipolatore, indica una frase completa.

L'apparato del sig. De Baillehache è di facile collocamento; non esige alcuna modificazione nelle disposizioni attuali dei veicoli o delle rotaie. È questo un vantaggio molto apprezzabile per le Compagnie. Il suo modo di funzionare è in tutto conforme ai dati della scienza e della pratica. È riconosciuto, infatti, che una corrente elettrica va sempre dalla terra alla terra, ed è su questo principio, verificato dall'esperienza, che si è basato l'inventore.

È difficile determinare *a priori* la spesa che esigerebbe la posa dell'apparato completo; nondimeno codesta spesa è approssimativamente calcolata in fr. 250 al chil., ammettendo che l'applicazione venga fatta sopra un lungo percorso. A questo prezzo conviene poi aggiungere la posa del filo di linea, che verrà fatta dagli agenti delle Compagnie (*).

A questo proposito dobbiamo aggiungere, che la *Revue de France* annuncia che la Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo fa attualmente, sulla linea dal Rodano al Moncenisio, tra le Stazioni di Culoz e Saint-Michel, gli esperimenti di un nuovo sistema di segnali per prevenire le collisioni dei treni percorrenti in senso opposto sullo stesso binario. Questo nuovo sistema di segnali detti *a campana*, non ancora sperimentato in Francia, è già in uso generale sulle linee dell'Austria-Ungheria e dell'Alta Italia, ed i risultati ottenuti furono sempre soddisfacenti. E noi riteniamo che, bene applicato anche alle ferrovie francesi, possa rendere loro importanti servigi.

(*) Quì il giornale aggiunge che il citato sig. De Baillehache ha cercato il mezzo di semplificare anche la posa dei fili elettrici per la telegrafia militare, e ne accenna i particolari, che crediamo inutile riferire. (La Red.)

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 38).

Al principio dell'anno, il caricatore, che aveva servito sino allora, venne smontato, e nel marzo ne venne stabilito un altro ad 820 m. Di mano in mano che i lavori progredivano, si dovette portare quel caricatore più avanti nel tunnel. Il suo spostamento ebbe luogo in novembre, al profilo 1309, ove incominciò a funzionare il 21 dicembre. Dietro al caricatore de-

vono essere costrutte, da una parte e dall'altra, delle rampe tra il piano superiore e l'inferiore, come ve ne sono da gran tempo fra la galleria d'avanzamento ed il fondo della cunetta dell'allargamento in calotta. Codeste rampe terranno pure luogo del caricatore, il quale non è sempre sufficiente, e saranno utilissime soprattutto allorchè il caricatore dovrà subire delle riparazioni.

La preparazione dei peducci fu ripresa in parecchie cave al principio del 2° trimestre, e fu proseguita sino a novembre. Alla fine dell'anno restava una provvista totale di 30,498 m. quadrati di peducci in cantiere.

La fissazione preliminare del modo di rivestimento ebbe luogo in marzo sino a 2300 m. dall'entrata del tunnel, e in dicembre sino a 3500 m.; ma per quest' ultima parte, non fu peranco definitivamente stabilita.

Il progresso della muratura della vôlta fu nel 1876 di metri 720.1, e quello della muratura dei piedritti di m. 515.3 in media. Fra i metri 830 e 947, come pure fra i 1043 e 1239, non si fece alcun rivestimento, attesochè non v'era urgenza. Relativamente alla qualità della muratura, quello che fu detto per il lato nord si applica pure al sud. Allorchè le parti più pregne d'acqua saranno rivestite di muratura, ciò che si può fare sino a marzo, i lavori riesciranno meno penosi.

Nel 1876, vennero escavate altre 7 nicchie sui lati del tunnel, e venne costrutta una camera a 970 m.

Dopo aver descritto, come sopra, il corso dei lavori, sì dall'una che dall'altra testata del tunnel, ci rimane a parlare di ciò che concerne il *tunnel nel suo complesso.*

Nel nostro precedente Rapporto abbiamo fatto dettagliata menzione delle trattative, in seguito alle quali venne conclusa coll'imprenditore la Convenzione addizionale del 21|25 settembre 1875, allo scopo di modificare sotto certi rapporti le disposizioni della Convenzione principale, ed in particolare fissare un programma atto a regolare debitamente il corso dei lavori. Abbiamo pure accennato che avevamo avuto motivo di sospendere, col 1° agosto 1875, i pagamenti di acconti per la galleria d'avanzamento, e che sino alla fine dell'anno non vi fu ragione di riprenderli, stantechè dallo stato dei lavori non potevasi dedurre che il sig. Favre fosse in grado di adempiere le condizioni del programma stabilito colla Convenzione addizionale.

Il signor Favre, da parte sua, ammetteva d'aver soddisfatto a tali condizioni, e per conseguenza si rivolse al Consiglio federale per ottenere che fossero tolte le riserve contenute nella Convenzione addizionale. Ma il Consiglio federale, malgrado i miglioramenti ed i progressi verificatisi da quell'epoca in poi nei lavori del tunnel, non credette di poter decidere che il signor Favre fosse in grado di adempiere gli impegni imposti dal nuovo programma per l'andamento dei lavori. Siccome però l'imprenditore doveva ancora impiegare considerevoli somme per la estensione ed il miglioramento delle istallazioni, nonchè per l'acquisto di nuove perforatrici, vagonetti, tubi per condotti d'aria, ecc.; così il Consiglio federale decise, in data 7 gennaio 1876, che si pagherebbe al signor Favre il 70 0|0 di ciò ch'eragli dovuto pei lavori eseguiti nella galleria d'avanzamento dopo il 1° agosto 1875, e che il rimanente 30 0|0 non gli sarebbe pagato che allorquando fosse per giustificare che tale residuo gli era necessario per l'estensione delle installazioni e per l'aumento del materiale, e che esso riceverebbe realmente tale destinazione.

In seguito di tale decisione, il signor Favre ebbe a provare che dal 1° agosto 1875 in poi aveva speso in estensione e miglioramento delle istallazioni una somma per lo meno eguale a quella ch'era rappresentata dal 30 0|0 di quanto eragli dovuto dalla Società; ed in appresso ebbe a giustificare ogni mese un aumento corrispondente di materiale. Avendo il signor Favre fornito codeste giustificazioni, gli venne finalmente pagato l'importo integrale ch'eragli dovuto per la galleria d'avanzamento.

Il prospetto seguente dimostra in quale misura il signor Favre riuscì nel 1876 a soddisfare al nuovo programma.

DESCRIZIONE DEI LAVORI	STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1875			PROGRESSO nel 1876			STATO DEI LAVORI al 31 dicembre 1876		
	secondo il programma	in realtà	differenza	secondo il programma	in realtà	differenza	secondo il programma	in realtà	differenza
Galleria d'avanzamento	4904	5409,8	+ 505,8	2496	2026,3	— 469,7	7400	7436,1	+ 36,1
Allargamento in calotta	2536	2632,8	+ 96,8	2556	2474,4	— 81,6	5092	5107,2	+ 15,2
Cunetta dello strozzo	2358	2219,9	— 138,1	2688	1608,1	— 1079,9	5046	3828,0	— 1218,0
Strozzo	1356	1223,8	— 132,2	2268	1561,7	— 706,3	3624	2785,5	— 838,5
Vôlta	1812	1562,8	— 249,2	2316	1356,3	— 959,7	4128	2919,1	— 1208,9
Piedritti	1136	880,0	— 256,0	2472	1432,4	— 1039,6	3608	2312,4	— 1295,6

Da questo riepilogo risulta che non venne peranco soddisfatto alle esigenze del programma. E la causa principale n'è, che fino al momento in cui venne aumentato il numero dei compressori, non si disponeva di una forza motrice sufficiente per il numero voluto di attacchi coi mezzi meccanici, specialmente per l'allargamento in calotta, ciò che era di maggior pregiudizio per il buon andamento dei lavori.

Venne riconosciuto ad evidenza che l'allargamento in calotta, da cui (fatta astrazione della piccola galleria) dipende l'avanzamento di tutti i lavori del tunnel, è di gran lunga più economico e più rapido quando vien fatto con macchine, che quando si fa a braccia d' uomo. Dalla parte di Airolo, avendosi dovuto, a causa della poca consistenza della roccia, rivestire immediatamente di muratura la vôlta del tunnel, prima che si potesse provvedere allo escavo dei piani inferiori, i lavori della cunetta dello strozzo e dello strozzo stesso rimasero necessariamente indietro, rispetto al programma.

Dalla parte di Göschenen, la cunetta dello strozzo potè bensì essere aperta prima che la vôlta fosse rivestita di muratura, ma la cunetta dello strozzo era già al principio dell'anno così

presso all'allargamento in calotta, che non poteva più procedere molto rapidamente, per non incagliare la prima di tali operazioni. Non fu che verso la metà di luglio, allorchè furono stabiliti i nuovi compressori, che si verificò un miglioramento nel lavoro meccanico. Infatti se si confronta il progresso medio mensile, realizzato durante il primo semestre, con quello del secondo semestre, si ha:

	Media mensile da gennaio a giugno	Media mensile da luglio a dicembre
Galleria d'avanzamento	m. 153.9	m. 183.9
Allargamento in calotta . . .	» 189.7	» 222.7
Cunetta dello strozzo	» 130.9	» 137.1

Il progresso però non si accrebbe nella misura che si avrebbe potuto sperare in ragione dell'aumento della forza motrice. Ciò devesi attribuire all'aver occorso parecchi mesi per modificare l'organizzazione dei lavori, ch'era la conseguenza dell'insufficienza dei mezzi meccanici; ed in parte anche alle difficoltà tecniche dipendenti dalla natura della roccia da perforare.

Dalla parte di Göschenen, gli strati friabili tra 2750 e 2835 metri, di cui si è già parlato, e nei quali la polvere è considerevole, creano enormi difficoltà; e finchè non saranno completamente escavati e rivestiti di muratura, saranno di continuo ostacolo al trasporto dei materiali provenienti dall'ultimo escavo. Nè bisogna credere di veder superate tali difficoltà prima del 2º semestre 1877.

Dalla parte di Airolo, il principale ostacolo al conveniente progresso dei lavori nella parte anteriore del tunnel consiste sempre nella massa d'acqua che s'incontra sino a 1238 metri dall'entrata del tunnel. Quest'acqua fu finora derivata in modo assai imperfetto, mediante canali provvisorii di legno, collocati lungo il lato est dell'allargamento in calotta, e non fu quindi possibile di abbattere interamente lo strozzo da quel lato. Nondimeno, durante il 2º trimestre, l'acquedotto definitivo potè, coll'aiuto di un maggior numero di pompe, essere scavato e murato per una lunghezza abbastanza grande. Ed allorchè esso sarà abbastanza avanzato da poter servire allo scolo di tutte le acque su quella sezione (come si può sperare pel mese di marzo 1877), la demolizione completa dello strozzo non presenterà più difficoltà tecniche; e, secondo l'esperienza acquistata sin dalla fine dell'esercizio di cui ci occupiamo, non vi ha più dubbio che non si possa allora soddisfare alle esigenze del programma.

Per ciò che concerne la verificazione dell'asse del tunnel, dobbiamo ancora ricordare che in settembre si eseguì l'impianto dei paletti alle due parti del tunnel, direttamente secondo gli osservatorii, con operazioni simultanee per la misura minuziosa delle lunghezze e per un livello di precisione. L'impianto dei paletti dalla parte di Airolo potè essere terminato in 2 giorni, ma quella dalla parte di Göschenen richiese circa 4 giorni, in causa dal cattivo tempo sopravvenuto d'un tratto, che impedì per lungo tempo i segnali all'aperto. La linea di direzione non si scosta, nè da una parte, nè dall'altra, che di qualche centimetro dalle determinazioni precedentemente ottenute pel prolungamento successivo delle misure. In tali operazioni il telegrafo servì pure a stabilire un pronto accordo.

I lavori di finimento, che ancora restavano da eseguire sulle *linee ticinesi di pianura*, e di cui si è fatta parola nel nostro precedente Rapporto, furono tutti terminati nel corso del 1876.

Per ciò che riguarda gli *sterri e le opere d'arte*, citeremo come effettuati in regla dalla Società, il rilevato della Stazione di Bellinzona, i lavori di finimento del tunnel di Maroggia, la regolarizzazione ed il consolidamento delle scarpe della trincea di Coldrerio, e l'esecuzione degli sterri e delle opere d'arte della Stazione internazionale di Chiasso.

Relativamente all'importanza di questi due ultimi, citeremo le cifre seguenti. Affine di diminuire la pendenza delle scarpe nella trincea di Coldrerio, furono tolti circa 125,000 metri cubi, che vennero trasportati sul binario definitivo per essere impiegati nel rilevato della Stazione di Chiasso. La distanza per tale trasporto era di 6 chilometri, ed in 9 mesi circa vennero percorsi 588,000 chilometri-assi di vagoni, di cui 105,800 appartengono all'anno corrente. Il trasporto dei materiali era terminato alla fine di febbraio. Le scarpe della trincea di Coldrerio furono consolidati mediante palafitte per una lunghezza totale di 10,000 metri. Il rilevato del piazzale della Stazione internazionale di Chiasso, indipendentemente dai 125,000 metri cubi di materiali provenienti dalla trincea di Coldrerio, ne richiese altri 160,000 circa, tolti dalla camera di prestito presso il chil. 24 000[240.

Questo trasporto venne effettuato sopra un binario di servizio, costrutto dall'imprenditore.

Faremo quì ancora menzione delle doppie opere d'arte eseguite sotto la Stazione per il passaggio del torrente della Faloppia e della strada di Pedrinate, con una sezione di scolo di m. 12 per il torrente ed una larghezza di strada di m. 6. Quest'opera ha una lunghezza di 101 m. da una testata all'altra. Stante poi la poca consistenza del suolo sul quale si estende la Stazione, si dovette costruire quest'ultima sopra fondazioni di palafitte, per le quali occorsero 1215 pali da 5 a 7 m. di lunghezza. Le principali cubature per codesta opera sono 1770 metri cubi di malta e 7000 metri cubi di muratura.

Relativamente alle *rotaie*, i lavori di costruzione durante l'esercizio di cui ci occupiamo, vennero limitati al compimento della rotaie delle Stazioni di Bellinzona e di Chiasso. La disposizione delle rotaie in quest'ultima Stazione venne eseguita secondo i piani stabiliti di concerto colla Società ferroviaria dell'Alta Italia. Della precedente disposizione delle rotaie della Stazione di Chiasso, non vennero conservati che 700 metri circa, e si dovettero collocare 6500 metri di rotaie nuove. Il materiale necessario potè essere preso dalle forniture precedenti.

Il numero degli operaj occupati nel 1876 pei lavori di terra e per le rotaie fu.

	In media per giorno	Al massimo per giorno
Sezione Biasca-Bellinzona . .	35	66
» Bellinzona-Locarno .	32	46
» Lugano-Chiasso . .	338	432

I fabbricati della linea Biasca-Locarno, indicati nel nostro precedente Rapporto come non ancora terminati (cioè i fabbricati per viaggiatori nelle Stazioni di Giubiasco, Cadenazzo, Bellinzona e Locarno), furono quasi del tutto terminati, così all'interno, come all'esterno. I due primi poterono essere già utilizzati nella decorsa stagione. Il fabbricato per viaggiatori della Stazione di Bellinzona venne consegnato al servizio dell'esercizio al principio del 1877, e quello della Stazione di Locarno venne adattato alla sua destinazione nell'ultima primavera. Nell'ala nord del fabbricato per viaggiatori della Stazione di Bellinzona, mediante una divisione in legno ed alcuni tramezzi, vennero costrutti i locali provvisorii per gli Ufficii e magazzini dell'Economato. La tettoia per le diligenze alla Stazione di Biasca venne pure costrutta. I fabbricati provvisorii per viaggiatori a Locarno ed a Lugano essendo stati utilizzati in servizio dall'esercizio sino alla fine del 1876, non si poterono ancora costruire le ritirate definitive, che si troveranno nello spazio occupato dai fabbricati provvisorii sovraccennati. A Bellinzona, il fabbricato provvisorio per viaggiatori sarà per ora conservato, e verrà trasformato in alloggio per gli scambiatori, con ritirate pei viaggiatori.

Sulla linea Lugano-Chiasso, il fabbricato per viaggiatori di

Lugano fu consegnato ad uso dell'esercizio, e venne costrutta la tettoia in ferro progettata dalla parte dell'uscita. I fabbricati della Stazione di Chiasso, che dovettero essere costrutti nel 1876, poterono essere aggiudicati agli imprenditori nel marzo, ed erano terminati al momento dell'apertura della linea di allacciamento colle ferrovie dell'Alta Italia. Essi consistevano nell'ingrandimento del vecchio fabbricato provvisorio per viaggiatori, nella costruzione di una tettoia di 106 metri di lunghezza per la Dogana, di un deposito per macchine e di una rimessa per carrozze per la Società dell'Alta Italia, di un serbatoio e d'una gabbia per una ruota idraulica, di una casa di guardia e delle relative adiacenze.

Il numero d'operaj occupati nel 1876 per i fabbricati fu:

	In media per giorno	Al massimo per giorno
Sezione Biasca-Locarno . .	55	85
» Lugano-Chiasso . .	40	56

Faremo infine menzione dei fabbricati di servizio a Wasen e ad Airoio, di cui si è già parlato nel nostro precedente Rapporto, e che vennero terminati ed occupati sino dall'estate del 1876.

Per quanto concerne gli *accessorii delle rotaie* per la Stazione internazionale di Chiasso, diremo che tutti gli accessorii relativi alla posa delle rotaie, cioè gli scambi, gl'incrociamenti, le piastre girevoli, i carrelli da trasbordo, ecc., che furono presi sulle precedenti forniture, ad eccezione di 10 incrociamenti di rotaia in ghisa dura e di 6 piastre girevoli di metri 4.50 di diametro per vagoni, furono messi a posto durante il 1876.

(Continua)

LA MONETA SPICCIOLA

Crediamo opportuno di riferire dalla *Nazione* il seguente articolo, che tratta di una questione molto dibattuta in questi giorni e che interessa vivamente il commercio interno del nostro paese. Alle considerazioni del giornale fiorentino noi ci associamo di buon grado, richiamando noi pure sovra esse l'attenzione del pubblico e del Governo.

In questi ultimi tempi è stata sollevata una questione, la quale ha dato luogo a varie proposte, che crediamo utile di riferire, accompagnandole con qualche considerazione.

I biglietti consorziali di piccolo taglio, e particolarmente quelli di 50 centesimi, passando con tanta rapidità di mano in mano e circolando in gran quantità fra le classi meno agiate della popolazione, le quali non hanno molta cura della nettezza personale, diventano facilmente sudicii fino a provocare la nausea, e si logorano per modo da prestarsi alla contraffazione.

Si è pertanto pensato se si potesse sostituire qualche cosa ai biglietti di piccolo taglio. Nella Camera di commercio di Milano, il sig. Fuzier trattò la questione con singolare competenza, e propose di sostituire a quei biglietti della moneta erosa. Secondo questa proposta, lo Stato dovrebbe ritirare i biglietti consorziali da 50 centesimi, una lira e due lire, e sostituirvi pezzi erosi di nichel e rame, o d'altra lega, del valore di 20 e 40 centesimi.

La Camera di commercio di Milano accolse la proposta, e la comunicò alle altre Camere di commercio del Regno, chiedendo il loro appoggio presso il Governo.

La Camera di commercio di Genova la prese in esame, nominando all'uopo una Commissione, la quale trovò da farvi diverse obbiezioni.

Prima di tutto, le parve che sarebbe molto grave la spesa che occorrerebbe per coniare una quantità di quelle monete sufficiente a surrogare tutti i biglietti da 50 centesimi, una e due lire. Le poche miniere di nichel e la gran quantità di cui ne ha fatto uso la Germania, hanno fatto sì che il prezzo di quel metallo sia divenuto un ostacolo di qualche importanza a che esso venga adoperato nella circolazione monetaria.

Osservò poi che nella moneta erosa, il valore reale essendo tanto inferiore al valor nominale, vi sarebbe una grande attrattiva alla contraffazione. Quando poi il Governo volesse riprendere la via che grado a grado ci può ricondurre alla circolazione reale, sarebbe necessario demonetizzare quella valuta, « e questo con forte perdita, mentre i metalli per monete siffatte si realizzerebbero assai male ».

Per queste considerazioni, le quali non ci sembrano senza valore, la Commissione genovese esitava ad accogliere la proposta Fuzier, e vi contrapponeva un altro progetto, di cui diremo più tardi.

Vogliamo prima ricordare che la *Perseveranza*, che fino dal luglio scorso aveva trattato l'argomento con molta dottrina, aveva proposto di sostituire pezzi d'argento da mezza lira ai biglietti da 50 centesimi.

Essa credeva che il mercato dell'argento sarebbe stato in grado di offrire la quantità di metallo, che occorrerebbe all'Italia per coniare la piccola valuta da sostituire ai biglietti ora in corso; e su questo punto crediamo anche noi che non ci sarebbero difficoltà.

Più grave ci sembra l'ostacolo che potrebbe incontrarsi nella Convenzione di Parigi, che all'art. 9 ci segna i limiti della coniazione dei pezzi di argento da due lire, da una lira, da 50 e 20 centesimi, disponendo che di cotesta moneta non si possa emettere oltre un valore corrispondente a sei franchi per abitante. Siccome sarebbe probabile che non si restasse dentro quei limiti, pure restringendo la coniazione dei pezzi da 20 centesimi e da due lire, come proponeva la *Perseveranza*, così occorrerebbe la revisione dell'art. 9, la quale non sappiamo se sarebbe consentita dalle altre parti interessate.

Nè ci sentiremo rassicurati dal pericolo di vedere la valuta passare i monti, invece di rimanere nella circolazione, e ciò per una vecchia esperienza.

La Commissione genovese ha creduto di ovviare a questi inconvenienti con le seguenti proposte.

Essa chiederebbe al Governo che i 20 milioni, che dovrebbero essere destinati ad incamminarci, secondo il Governo stesso, sulla via dell'abolizione del corso forzoso, fossero ora destinati a togliere dalla circolazione i biglietti da 50 centesimi, lasciando per gli anni prossimi il pensiero di togliere quelli da una e due lire. « A questo scopo, dice la Relazione, proponiamo che si rimpiazzino i biglietti che si tolgono dalla circolazione, con una nuova moneta d'argento allo stesso titolo di $^{835}/_{1000}$, come il restante argento divisionario ».

In tal modo, la carta non sarebbe surrogata con moneta fiduciaria, ma con una moneta avente un valore intrinseco, almeno sufficiente. E quando si volesse demonetizzare, si avrebbe sempre un metallo ricco e facilmente realizzabile con poca perdita.

Per ovviare poi agli ostacoli che potrebbero incontrarsi nella Convenzione di Parigi ed al pericolo della emigrazione della nuova valuta, si stabilirebbe che queste nuove monete venissero coniate in modo, che all'estero non avessero corso, per esempio in pezzi da cent. 40 e 60, o in pezzi ottagoni invece che rotondi. « Proponiamo poi che solo possano esserne usate L. 20 in ogni pagamento. In ultimo che le Banche del Consorzio non possano tenerne in cassa che una somma da limitarsi ».

A questa maniera, se si tiene anche conto del prezzo attuale dell'argento, la Commissione crede che la nuova valuta metallica rimarrebbe in circolazione, e che gli Stati di fuori, in cui non avrebbe corso, non avrebbero ragione di opporsi alla sua coniazione.

Lasciando da parte che a noi non pare dimostrato che veramente ogni inconveniente ed ogni pericolo sarebbero scongiurati col variare la forma o il valsente della moneta che si vorrebbe sostituire ai biglietti di piccolo taglio, noteremo che la proposta della Commissione genovese si ricollega al progetto per l'abolizione del corso forzoso e lo ammette implicitamente come approvato.

Ora noi non possiamo fare a meno di notare che converrebbe attendere questa approvazione. Non sappiamo se il progetto diventerà legge, e non possiamo discutere la gravissima questione per incidenza. Altra volta, del resto, abbiamo manifestata la nostra poca fiducia in una abolizione graduale del corso forzoso, e abbiamo dimostrato che gli esempii che altri adduce dell'Inghilterra e della Francia sono tutt'altro che esatti.

La conclusione si è, che per ora non siamo molto convinti della opportunità delle proposte presentate. Non intendiamo bensì pronunciarci in modo assoluto; e il nostro scopo nel riferirlo è stato più che altro quello di contribuire, per parte nostra, a richiamare l'attenzione del pubblico e del Governo sopra una questione, che vorremmo vedere largamente discussa.

Poche questioni sono così complicate e difficili come le questioni monetarie; e prima di accogliere o di respingere assolutamente una opinione in proposito, bisogna vagliar bene il *pro* e il *contra*.

In argomenti così importanti, nella trattazione dei quali non c'è una ragione al mondo perchè la passione di parte debba far velo all'intelletto, tutti possiamo illuminarci a vicenda nell'interesse del paese, che a tutti sta egualmente a cuore. E la discussione aiuterà il Governo a raccogliere dati e notizie, che lo porranno in grado di provvedere senza precipitazione e con cognizione di causa.

Nostre Corrispondenze

Roma, 25 settembre.

Contate i diarii della Capitale e quelli di provincia, grandi e piccoli, che si danno il lusso d'un corrispondente quotidiano da Roma largamente retribuito (magari con trenta lire al mese), ed avrete il numero straordinario di versioni intorno alle pretese condizioni delle Convenzioni per l'esercizio ferroviario. Ogni giornale ha la sua; locchè, se prova una varietà infinita di immaginazioni più o meno rette, prova altresì come le precise informazioni sui presi accordi preliminari non vennero ancora sussurrate all'orecchio di alcuno. Agì quindi prudentemente il vostro corrispondente straordinario, non omettendo di fare le maggiori riserve nel trasmettervi da qui la settimana scorsa le sue informazioni in proposito. Le quali hanno tutta la probabilità di essere le più veridiche, perchè le più ripetute nei circoli meglio informati. (Vedi le *Nostre Informazioni* più sotto).

Dal canto mio, notatelo bene, usai testè l'espressione *di presi accordi preliminari*, e voglio anche aggiungere *semplicemente di massima*, perchè non credo assolutamente siasi ancora sceso alla trattazione di nessun particolare, per istabilire i quali ci vorranno, secondo me, molte altre discussioni e parecchio altro tempo. Anzi, per dirvi intero il mio credo, ho ancora fisso in mente che manchi sempre il consenso di un genitore per la conclusione delle già tante volte annunziate nozze ferroviarie. Si persuaderà egli quest'ultimo della convenienza del connubio, oppure alla fine lo subirà, volente o nolente, cedendo alle esigenze della sua parte politica? o che avverrà se egli persiste nel suo rifiuto, o se non si ristabilisce perfettamente e prontamente in salute, come io gli auguro di sincero cuore? Ai profeti l'ardua sentenza! —

Uno scritto a stampa, firmato Monga, venne presentato di questi giorni al Ministero di agricoltura, industria e commercio, colla pretesa di attaccare da una parte la validità dell'Assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie Sarde, tenutasi il 21 dello scorso agosto, e di chieder dall'altra diverse modificazioni agli statuti approvati da una grandissima maggioranza, come vi riferii a suo tempo. È una protesta slavata, non saprei dire se più nella sostanza che nella forma, alla quale si è dato la pena di rispondere l'egregio avvocato Pietro Muratori (con facile vittoria, mi permetta questi il dirlo), nella sua qualità di procuratore speciale di parecchi possessori d'oltre diecimila azioni. In quanto a me, francamente mi sarei detto come il divino poeta: « guarda e passa »; e così confido abbia detto e fatto il Governo. E dove mai, per mala ventura, certe nostre leggi o certe nostre tradizioni burocratiche (che si dovrebbero dire create a posta per intralciare ed aggiornare ogni pubblico negozio) obbligassero il Ministero a dar peso ad una bolla di sapone (com'è, a parer mio, la protesta Monga), sottoponendola all'esame di non so quale Consiglio o Commissione, giova sperare vorrà almeno provocarne l'avviso immediato, e quindi dal canto suo non frapporre più indugio all'approvazione degli anzidetti statuti. Ogni giorno di ritardo segna un danno per la derelitta isola di Sardegna, che attende ragionevolmente il suo miglioramento commerciale ed economico dal compimento delle sue linee ferroviarie; è un danno grave ed evidente per la Compagnia Reale delle Strade Ferrate Sarde, la cui annua garanzia di prodotto netto chilometrico, attualmente inferiore ai proprî interessi, verrà soltanto aumentato quando saranno aperti all'esercizio i tronchi di ferrovia dall' attuale Stazione di Ozieri alla Stazione definitiva di Ozieri da una parte e Giave dall'altra. Non voglia l'on. Zanardelli addormentarsi sugli allori raccolti per aver reso giustizia alla Sardegna, concedendo la sospirata costruzione delle linee del 2° periodo, ma spinga e spinga perchè la Convenzione scritta si traduca in atto; nella quale sua volontà troverà perfettamente concorde il nuovo Consiglio d'amministrazione della Compagnia Reale anzidetta.

Gli ispettori Imperatori e Passerini e l'ing. Lanino delle Meridionali si diressero a perlustrare le diverse linee da me precedentemente indicatevi per un secondo valico appennino, sui cui progetti sono chiamati ad emettere il loro avviso di preferenza. Raggiungeranno presto questi loro colleghi gli altri due membri della Commissione, l'ispettore Borgnini, che trovasi negli Abruzzi per ragione di servizio, e l'ing. Fabris, che per esigenze di servizio dovette anch'egli testè recarsi a Salerno. Il giro d'ispezione attraverso la Toscana, le Romagne e le Marche durerà da 15 a 20 giorni; e poscia l'on. Commissione si riunirà a Roma per dare principio al coordinamento dei propri studii, che non saranno nè facili, nè brevi, tanto

sono numerosi e svariati gli elementi, tanti i desiderii, i bisogni, i conflitti d'interessi locali, dei quali essa dovrà tener conto. —

L'odierno *Diritto*, nell'annunziare una conferenza avuta da una Commissione italiana, accompagnata dall'on. La Porta, col comm. Valsecchi, Direttore generale delle strade ferrate presso il Ministero, intorno all'importante questione della linea di congiunzione fra Palermo e Catania, è certamente caduto in qualche inesattezza. Infatti, egli riferisce avere la Commissione sollecitato la decisione intorno alla scelta di una delle due linee delle Caldare e di Vallelunga, ed essere stata rassicurata dall'on. Valsecchi che, tosto compiti gli studii sulla linea di Vallelunga, al quale scopo si impartirono premurose sollecitazioni, « il Ministero non frapporrà indugio a risolvere l'importante questione, nell'interesse generale della Sicilia ed in particolare della provincia di Girgenti ». Orbene, non havvi più questione di scelta, mi si assicura, tra la linea delle Caldare e quella di Vallelunga, trattandosi di appaltare imminentemente quella il cui progetto definitivo ebbe già la sanzione del Consiglio superiore, per costruire poi in seguito anche quest'ultima. Tali almeno, ve lo ricorderete, furono le impressioni, le disposizioni d'animo manifestate dall'on. Zanardelli nella tornata del 6 giugno scorso, durante la discussione del suo bilancio, avendo egli ripetuto solennemente ciò che aveva già scritto e detto, di volere cioè mostrarsi più Siciliano dei Siciliani, provvedendo alla costruzione di entrambe le linee, che non erano state domandate da alcuno, colla sola differenza di costruire subito la più breve fra le Caldare e Canicattì, e più tardi quella di Vallelunga. —

Posdomani sarà riunita in Stuttgarda l'Associazione geodetica internazionale per la misura dei gradi in Europa, e sarà questa la sua quinta conferenza generale, essendosi tenute le precedenti nel 1864 e 67 a Berlino, nel 71 a Vienna e nel 74 a Dresda. Rappresenteranno l'Italia il generale Enrico Mayo, direttore dell'Istituto topografico militare, nominato di fresco dal Governo presidente della Commissione italiana, in sostituzione del dimissionario generale Ezio De Vecchi; il prof. Alessandro Betocchi, ispettore del Genio civile; ed il luogotenente colonnello del Genio Annibale Ferrero, segretario della Commissione medesima. Il prof. Betocchi intratterrà la Conferenza intorno ai mareografi esistenti in Italia lungo i mari Mediterraneo ed Adriatico, e intorno ai risultati dedotti dalle rispettive rappresentazioni mareografiche, completando, colla esposizione di più sicuri ed autorevoli risultati, una Memoria da lui pubblicata, sul medesimo argomento, nello scorcio del 1875. Egli annunzierà come ai nostri mareografi già esistenti di Genova e Livorno sul Mediterraneo, di Ancona, Porto Corsini, Alberoni, Lido e Venezia nell'Adriatico, due nuovi ne verranno aggiunti prima che spiri il corrente anno: uno nel porto di Napoli, ad esclusiva cura e spesa del Ministero dei lavori pubblici, l'altro alla estrema punta d'Italia fra i mari Tirreno e Jonio, a Reggio di Calabria, a cure e spese della Commissione italiana per la misurazione dei gradi.

B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Ci scrivono da Roma, 25:

Posso oggi completare le notizie, che la settimana scorsa vi ho trasmesso all'ultimo momento e con riserva, circa le principali condizioni per la concessione dell'esercizio ferroviario, condizioni però che attendono ancora l'adesione, sia in particolare del Ministro dei lavori pubblici che del Consiglio dei ministri.

Vi dirò anzitutto che il sunto di Capitolato pubblicato dalla *Perseveranza* non è attinto a sicura fonte, riferendosi ad una delle molte edizioni che se ne fecero, anzichè all'ultima, che servì di base al Compromesso.

Le condizioni principali di questo sarebbero:

Due Società distinte (Adriatica e Mediterranea, ovvero Occidentale ed Orientale) con sede a Roma. La precisa divisione delle due reti non è ancora stabilita.

Le due Società anticiperebbero al Governo 200 milioni di lire complessivamente.

La durata della concessione sarebbe per anni 60, risolvibile di 20 in 20 anni, col preavviso di 2 anni.

La consegna del materiale si farebbe, come già vi dissi, a prezzo di stima, coll'obbligo della restituzione nelle medesime condizioni.

Il canone da pagarsi dalle due Società, come vi scrissi è fissato complessivamente in 45 milioni di lire. (Vedi la nostra *Corrispondenza da Roma*).

In seguito agli studii fatti sul luogo dalla Commissione per l'adattamento del fabbricato della soppressa Stazione di Porta Nuova in Milano ad uso della Dogana centrale (di cui abbiamo già parlato), sappiamo che la Direzione della Società dell'Alta Italia ha già presentato a quel Municipio, per mezzo della R. Prefettura, il definitivo progetto, il quale si sta ora esaminando, e pare soddisfi a tutte le esigenze del servizio doganale e ferroviario.

Presso il Municipio di Como si è tenuto in questi giorni un convegno, in concorso del cav. Bermani, capo-divisione della manutenzione e lavori della Società dell'Alta Italia, e d'altri ingegneri; e venne di comune accordo stabilito il tracciato per la strada di congiunzione dalla Stazione di S. Giovanni al ponte di S. Rocchetto. Fu fissata la larghezza della strada in 15 metri, cioè 10 per la sede stradale e 5 pel viale riservato ai pedoni.

I relativi lavori saranno tra breve incominciati.

Sappiamo che il Municipio di Vicenza ha fatto vive istanze al Governo, ora divenuto proprietario, affinchè sia ampliata e ristaurata la Stazione di Vicenza, che si trova in pessime condizioni e che risulta ora insufficiente al triplice servizio della linea dell'Alta Italia, dell'interprovinciale Vicenza-Treviso e della provinciale Vicenza-Thiene-Schio.

L'importanza di quella Stazione ed il bisogno di un ampliamento, specialmente della tettoia, appaiono evidenti: e non è a dubitarsi che il Governo vorrà prendere in considerazione le istanze del Municipio di Vicenza, semprecchè questo si mostri pronto a fare quei sacrificii che sono indispensabili per soddisfare, oltrecchè ai bisogni del servizio, ai suoi particolari desiderii.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie della Liguria. — Il *Corriere Mercantile* pubblica il seguente *memorandum*, che i deputati della Liguria han fatto presentare dall'on. Molfino al Presidente del Consiglio, onde gli interessi materiali di questa importante regione siano più efficacemente protetti:

« Eccellenza,

« I deputati qui sottoscritti, eletti nei Collegi della Liguria o in Liguria residenti, in un convegno tenuto per studiare questioni che più specialmente interessano la Li-

guria, intesa la lettura di una Memoria dell'on. deputato ingegnere Argenti, ed avute dagli onorevoli Negrotto e Podestà informazioni sulle pratiche già fatte da una Commissione eletta dalle rappresentanze locali, furono unanimi nello stabilire, doversi presentare a V. E. i seguenti voti:

« 1. Che il Governo nomini una Commissione, composta di ingegneri, di militari, di commercianti, coll'incarico di studiare e proporre quali linee principali ferroviarie debbono essere costrutte per rettificare e completare le esistenti, classificandole secondo la loro importanza od urgenza.

« 2. Che il Governo, nelle Convenzioni ferroviarie che dovrà stipulare, si riservi la massima libertà d'azione a riguardo della costruzione di nuove linee di rettifica e di complemento.

« 3. Che il Governo si faccia persuaso della necessità, anzi dell'urgenza, di provvedere a che il commercio genovese non abbia a soffrire, per nuovi sconcerti eventuali che si possano manifestare nella esistente Galleria dei Giovi; ma ben anche onde, eseguito il traforo del Gottardo, ampliato e sistemato il porto di Genova, ed aumentato il movimento commerciale, a questo sia provvisto, essendo insufficiente affatto il servizio lungo il tronco Pontedecimo Busalla.

« 4. Che il Governo tenga conto, allo scopo di cui nel voto precedente, delle istanze già fatte da una Commissione eletta dalle rappresentanze locali, la quale emetteva un parere favorevole, confortato dal voto del Genio civile, sul progetto dell'ing. sig. A. Navone, relativo ad un passaggio dei Giovi; facendo pure istanza perchè, esaminando il progetto Navone, abbiasi anche presente quello che, per incarico del benemerito fu Duca di Galliera, compilava il comm. Amilhau, e sopra del quale la Commissione non potè emettere un parere, essendo stato presentato quando la stessa aveva già compiuti i suoi lavori.

« 5. Che il Governo, non dimenticando l'importanza di una ferrovia che congiunga la Spezia a Parma, studii e provveda ad una nuova linea, che meglio delle attuali avvicini il primo porto d'Italia al Brennero.

« I sottoscritti crederebbero recare offesa alla sapienza amministrativa ed economica di V. E., se si arrestassero a dimostrare la giustezza, la convenienza dei voti che hanno l'onore di sottomettere all'E. V. Come Liguri però, e testimoni quotidiani del grave danno che il commercio soffre ogni giorno per il difficile passaggio attuale dei Giovi, e del gravissimo danno che gli si minaccia, quando il commercio stesso raggiungesse quella prosperità che attende dal porto ampliato e sicuro e dal Gottardo aperto alla vaporiera, devono vivamente insistere presso V. E., perchè il Governo più oltre non indugi ad assicurare a Genova un nuovo valico appennino.

« Il Governo scelga fra i progetti Navone, Amilhau, o fra quegli altri che pur credesse di far studiare, ma provveda sollecitamente, scongiurando così il pericolo che a causa della Galleria dei Giovi, la quale già in tempo non lontano destò serie apprensioni, dovesse restar sospesa anche per poco la comunicazione ferroviaria da Genova alla Valle della Scrivia.

« L'E. V. conosce, quanto i sottoscritti, le condizioni, i timori e le speranze del commercio ligure; ed essi, in questa lusinga, si affidano che nella prossima apertura del Parlamento, di concerto col di Lei Collega, S. E. il Ministro dei lavori pubblici, vorranno presentare un apposito disegno di legge ai poteri legislativi.

« Genova, 31 agosto 1877.

« G. A. Molfino — L. Negrotto Cambiaso — A. Podestà — Raffaele Rubattino — Anton Giulio Barrili — Gio. Argenti — Paolo Boselli — Luigi Emanuele Farina — B. Mazzarella — S. De S. Bon — Agostino Bertani — Ing. Marchese — Vincenzo Carbonelli — Giuseppe Biancheri — G. A. Sanguinetti — Edilio Raggio — A. Ponsiglioni — B. Castagnola — Antonio Viacava — Adolfo Sanguinetti — Tomaso Celesia — Carlo Ferrari — C. Randaccio ».

Ferrovie di Sicilia. — Leggiamo nel *Diritto* di ieri:

Nel pomeriggio di quest'oggi una Commissione, accompagnata dall'on. La Porta, e composta dei sindaci di Girgenti e di Portoempedocle e di altri Siciliani, si è recata dal comm. Valsecchi, direttore generale delle strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, per raccomandargli varie questioni ferroviarie, e specialmente l'aumento del materiale e l'ampliamento di Stazioni, nonchè una sollecita decisione intorno alla scelta di una delle due linee delle Caldare e di Vallelunga.

L'on. Valsecchi rassicurò la Commissione che il Ministero, mentre ha già provveduto perchè sopra i due primi argomenti non si rinnovino altri reclami, non omise di fare premurose sollecitazioni pel compimento degli studii sulla linea di Vallelunga, ed appena essi saranno presentati al Ministero, questo non frapporrà indugio a risolvere l'importante questione nell'interesse generale della Sicilia ed in particolare della provincia di Girgenti. (V. nostra *Corrispondenza da Roma*).

Ferrovie consorziali Venete. — Il *Giornale di Vicenza* aveva annunciato che l'inaugurazione delle ferrovie Vicenza-Treviso (già in esercizio) e Padova-Bassano colla crociera a Cittadella, venne stabilita definitivamente dal Comitato ferroviario interprovinciale pel giorno di domenica 7 ottobre p. v.

Ora il *Giornale di Padova* dichiara che l'inaugurazione fu differita al giorno successivo 8 *ottobre*, dietro desiderio dei Bassanesi che avesse luogo in giorno di lavoro.

L'apertura dell'esercizio passeggeri e merci si farà nel giorno 11 detto mese.

— Leggiamo poi nel *Giornale di Padova* del 21:

La Commissione per la ferrovia Padova-Adria-Chioggia, nominata dal nostro Consiglio provinciale nella seduta del giorno 28 agosto p. p., onde abbia a concertarsi col Comitato per la ferrovia Mantova-Monselice, tenne ieri la prima sua adunanza.

Se è vero che chi ben comincia è a metà dell'opra, possiamo fondatamente sperare che si otterrà fra non molto il fine desiderato. Infatti, le due Commissioni riunite, dopo i necessarii reciproci schiarimenti, votarono a quasi unanimità un ordine del giorno, col quale riconoscono che il complesso delle linee Padova-Adria, e (se non concorresse la Provincia di Venezia) Padova-Villa del Bosco, armonizza perfettamente cogli interessi della linea Mantova-Monselice-Villa del Bosco-Chioggia.

Speriamo che Chioggia, vedendo come si renda sempre più probabile (?) l'attuazione di questo progetto, che la pone in diretta comunicazione con Padova e i valichi alpini da una parte, e con Mantova e Genova dall'altra, abbandonerà finalmente la linea di Loreo per unirsi al nostro Consorzio.

Ferrovia Camerlata-Como — Leggiamo nel *Corriere del Lario*:

Sappiamo che furono da qualche tempo appaltate le opere di definitiva sistemazione del ponte alla *Canturina* ed altri soprapassaggi e lavori di presidio della nostra ferrovia vicino alla *Guzza*.

Questo fatto importa il definitivo assetto della linea, colla pendenza eccezionale del 19 p. 00[00 circa su di una parte di essa vicino a detta località, e che all'epoca dell'apertura del tronco Guzza-Como si disse dovere essere soltanto provvisoria. — Importa dunque, a nostro parere, un nuovo ostacolo, sebbene piccolo, aggiunto ai molti altri che si frappongono al passaggio del transito internazionale del Gottardo per la nostra città.

Ci parrebbe quindi opportuno che la nostra benemerita Giunta domandasse spiegazioni in argomento, instando perchè le dette opere siano rimesse a quando venga definitivamente risolta la questione delle linee d'approccio al Gottardo, o quanto meno, che la loro esecuzione sia condotta in modo da non pregiudicare una eventuale rettifica della livelletta stradale, in base al progetto regolarmente approvato.

(Noi siamo in grado di soggiungere, che anzitutto la indicata pendenza eccezionale fu fissata nel 17, anzichè nel 19 p. 00[00; e che tra Camerlata e Chiasso si sarebbe potuto avere un profilo a pendenze molto più miti e con maggiore economia nelle opere, se non si avesse voluto metter Como più presso alla linea principale, rendendo così

necessaria una più forte pendenza, e quindi opere maggiori e più costose.

D'altra parte, se si potrà in seguito eseguire il passaggio pel Monte Ceneri, è stabilito che la pendenza dovrà raggiungere almeno il 25 00[00].

Ferrovia Brescia-Pavia. — Nella *Provincia* di Brescia si legge:

Sappiamo che ieri una Commissione, composta dei signori avv. P. Donato, ex-deputato, cav. Antonio Barbieri e ing. Siro Dall'Acqua, rappresentanti il Comitato promotore della ferrovia Brescia-Crema-Lodi-Pavia, si recò a visitare l'on. ministro Zanardelli per conferire con lui intorno alla linea medesima, raccomandandola all'appoggio del Governo.

L'on. Ministro avrebbe dato assicurazioni, di cui la Commissione suddetta si dichiarò pienamente soddisfatta.

Ferrovia Parma-Brescia. — Leggiamo nella *Gazzetta di Parma*:

Il Consiglio provinciale è venuto nella determinazione di togliere per ora dal bilancio della Provincia la somma del sussidio per la ferrovia Parma-Brescia, pel fatto che la Società concessionaria ha mancato ai suoi impegni, e non si sa quando sarà dato principio alla costruzione di questa linea.

È esclusivamente questa la circostanza a cui è dovuta la deliberazione del Consiglio, il quale non cessa perciò dall'accompagnare coi voti suoi il compimento di un'opera, che è giustamente considerata di grande interesse per questa provincia.

Ferrovia Modena-Lucca. — In una delle ultime adunanze, la Giunta municipale di Livorno, sulla proposta del comm. Giovannetti, sindaco, prese la seguente deliberazione, della quale fu immediatamente inviata copia al Ministro dei lavori pubblici:

« La Giunta del Comune di Livorno, convinta che il tracciato della ferrovia Modena-Lucca, in prosecuzione della ferrovia esistente tra Modena ed il Brennero, gioverebbe moltissimo ai commerci di Livorno, ponendo questo porto in direttissima comunicazione colla Germania e coll'Austria, vivamente raccomanda al Ministro dei lavori pubblici l'attuazione di questo importante tronco ferroviario, non che all'onorevole Commissione recentemente nominata per la scelta del migliore nuovo valico appennino; certa che, oltre ai pregi che già da parecchie notabilità militari le vennero riconosciuti, darebbe modo a questa città d'infondere nuova vita ai suoi languenti commerci, al movimento del suo porto ed alle industrie della provincia.

« Fa quindi voti che, per parte dell'on. Ministro dei lavori pubblici, si vorrà tenere giusto calcolo di tali gravi argomenti, e che la ferrovia Modena-Lucca, che tanto vitalmente interessa le provincie di Verona, Mantova, Modena, Lucca, Pisa e Livorno, sarà studiata con quell'amore di imparzialità che tanto distingue l'attuale Ministro che presiede ai pubblici lavori ».

Ferrovie Romane. — La Direzione generale delle Ferrovie Romane ha nominato il comm. D'Amico suo consigliere delegato in Roma, perchè in tale qualità, e coadiuvato dai varii capi di servizio delle suddette Ferrovie, la rappresenti alle conferenze, che si terranno quante prima in Roma, di statistica ferroviaria internazionale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Ecco lo stato dei lavori del tunnel del Gottardo alla fine del passato agosto:

	Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
	luglio	agosto	luglio	agosto
Galleria di direzione . m.	195.3	201.4	8818.6	9020
Allargam. della stessa »	375.4	342.1	6837.9	7180
Calotta . . . . »	177.1	201.6	5038.2	5239.8
Strozzo . . . . »	187.2	127.8	3960.8	4088.6
Vôlta . . . . »	304.1	346.7	4359.1	4705.8
Piedritti . . . . . »	235.3	196.4	3493.3	3689.7
Tunnel completo senza canale e nicchie . . »	—	229.1	2723.1	2952.2
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie . . . . »	198.5	220.5	2717.7	2938.2

Secondo il preventivo dei lavori, furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	52
Allargamento della stessa	»	184	—
Calotta	»	—	1702.2
Strozzo	»	—	1471.4
Vôlta	»	—	1358.3
Piedritti	»	—	1858.8
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	—	2127.8
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	2141.8

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 33 dal lato di Göschenen, e di m. 17.90 dal lato di Airolo; in totale m. 50.90, cioè m. 7.30 in media giornaliera.

Il lavoro venne ritardato tutta la settimana per l'incendio di Airolo.

— Leggesi nella *Gazette de Lausanne*:

Il 17 corrente ebbero luogo a Francoforte delle trattative col Consorzio, che si è incaricato di fornire il capitale per la costruzione del S. Gottardo, in riguardo all'emissione della 4ª serie delle Obbligazioni La maggioranza dei membri del Consorzio ammette che la Convenzione del 10 ottobre 1871 ha cessato d'aver effetto, dacchè le condizioni e le previsioni che ne costituivano la base furono modificate. Al contrario una minoranza s'è dichiarata per la conservazione e l'esecuzione della detta Convenzione

I delegati della Società hanno dichiarato, a quanto si dice, che non credevansi in dovere di discutere la questione di diritto, che, una volta posta, dovrebb'essere dibattuta altrove; ma che, senza pregiudizio di tal questione, erano disposti ad udire le nuove proposte. Il Consorzio nominò quindi un Comitato composto di sette membri, tre tedeschi, tre svizzeri ed *uno* italiano, incaricandolo di entrare in negoziati coll'Amministrazione del Gottardo, quando sarebbe venuto il momento opportuno.

Ferrovia del Sempione. — Il sig. Ceresole, presidente della Società della ferrovia del Sempione, scrive da Losanna, 15, una lettera alla *Perseveranza*, con cui, a nome della Società medesima, prende a confutare una corrispondenza da Torino a quel giornale, nella quale veniva trattata la questione di una galleria attraverso il monte Bianco, prendendo argomento da una Memoria presentata al Ministro dei lavori pubblici dal Comitato d'iniziativa della linea Ivrea-Aosta.

La citata corrispondenza non parla che brevemente del progetto d'una galleria attraverso il Sempione, e si limita soltanto ad osservare, ch'essa non presenta manifestamente i vantaggi di quella attraverso il monte Bianco.

La Memoria, che propugna gli interessi del passaggio per il monte Bianco, presenta le distanze Milano-Parigi e Milano-Ginevra, per il monte Bianco, come più brevi di quelle fra i punti medesimi per il Sempione. Ora il sig. Ceresole dice che ciò è appunto il contrario di quanto è vero ed esatto.

« Per non farci a considerare che la linea Parigi-Milano, d'assai più importante, la distanza, per il Sempione, è di 828 chilometri, anzichè di 920: ciò che dà un accorciamento di 38 chilometri sulla distanza di 876 chilometri indicata dalla Memoria per la linea del monte Bianco, anzichè una differenza di 44 chilometri in senso contrario. Vi ha quì, soprattutto dal punto di vista della piazza di Milano, un errore troppo grave, per non doverlosi porre in luce. Osserviamo inoltre che codesta superiorità della linea del Sempione è in realtà ben più ragguardevole, se si tenga conto della differenza di altitudine fra i due passaggi. L'altezza di quest'ultimo passaggio è indicata a 1300 metri sopra il livello del mare, mentre la galleria del Sempione si troverà al disotto dei 720 metri: differenza d'al-

tezza che, secondo i dati attuali della scienza, corrisponderebbe ad una differenza virtuale di 120 chilometri di lunghezza.

« Se dunque si conta semplicemente sulla carta, la linea da Parigi a Milano, per il Sempione, è più breve di 38 chilometri, che la sua rivale; ma lo è di 158, se si tien conto delle altezze. E di queste è pur forza occuparsi, dal momento che la costruzione di una ferrovia non ha altro scopo se non quello di giungere al suo esercizio, e di rendere quest'esercizio il più facile ed economico che si possa.

« Dobbiamo, per ultimo, chiamare la di Lei attenzione sullo stato comparativo d'avanzamento degli studii e progetti inerenti ai due passaggi. La Memoria, a cui già più volte alludemmo, è di per sè stessa la prova che la questione del monte Bianco si trova ancora allo stato di vago e poco studiato progetto (*); nessuno studio definitivo fu fatto, e per quanto riguarda gli accessi, le linee a costruirsi, così a nord che a sud della progettata galleria, sono tuttora importantissime.

« Al Sempione, invece, le cose appaiono sotto un aspetto ben diverso: gli studii definitivi sono ultimati, ed in modo tale che l'esecuziene potrebbe immediatamente cominciarsi, senza verun altro lavoro preliminare. Quanto alle linee di accesso, il da farsi non è che al sud, attesochè dalla parte nord l'intera ferrovia sarà costruita entro il 1878, fino all'imbocco stesso della grande galleria ».

Ferrovie del Portogallo. — Il ponte che la Compagnia delle Portoghesi fa costruire sul Douro, sarà probabilmente aperto alla fine del corrente mese. Infatti, si annuncia che il grande arco (di 160 m. di luce) è già terminato. Le travate laterali si proseguono con attività. Dal Douro ad Oporto la strada è pronta.

È noto che questo ponte del Douro è destinato a dare alla detta Compagnia l'ingresso nella importante città di Oporto, il secondo porto del Portogallo Da qui ad un mese le Portoghesi avranno per teste di linea, da un lato Lisbona, e dall'altro Oporto. La rete sarà così completa. Essa si troverà pure collegata colle linee che il Governo fa costruire al nord, verso Braga, Viana e Vigo.

Ferrovie russe. — Il Ministro delle comunicazioni ha pubblicato il prospetto dei prodotti delle ferrovie russe pel mese di giugno 1877. La rete esercita rappresentava un percorso totale di 18,737 verste, in confronto delle 17,694 del 1876 (cioè 19,992 chil. in confronto di 18,879 nel 1876).

Il traffico del mese ammontò a 17,086 rubli, in confronto di 13,402,730 nel 1876, e quindi l'aumento fu di 3,683,302 rubli. Per l'intero semestre dell'esercizio, il prodotto totale ascese ad 81,338,487 rubli, in confronto di 67,437,790 nel 1876; e quindi l'aumento fu di 13,900,697 rubli.

Ora il rublo essendo calcolato a 4 fr., il prodotto per giorno-chilometro nel 1877 fu di fr. 89, mentre nel 1876 era di fr. 79.

Le linee che presentano i maggiori aumenti di prodotto sono quelle di Rustow-Vladikovkas (79 0[0); Riga-Bolderaa (77 0[0); Brest-Graïewo e Odessa (ciascuna 75 0[0); Kiew-Brest (72 0[0); Dunabourg-Witebsk (63 0[0).

Sulle 54 linee componenti la rete russa, sole 15 ebbero una diminuzione di prodotto. La maggior diminuzione si ebbe per la linea di Don-Volga (12 0[0).

Riassumendo, l'aumento medio finale è di 14 0[0 nel 1877 sul 1876.

— Il Governo ha concesso la costruzione d'una ferrovia da Iwangorod a Lasi. Alla fine del corrente mese si darà mano ai lavori. Si teme che questa nuova linea farà una sensibile concorrenza a quella da Varsavia a Vienna.

Ferrovie turche. — La Compagnia generale per l'esercizio delle ferrovie della Turchia europea tenne la sua assemblea il 3 corr. L'interesse principale di questa riunione era la conferma della voce corsa da alcune settimane, secondo la quale il fondatore della Società, barone Hirsch, voleva mutare la nazionalità dell'impresa e farne una Società austriaca. Questo rumore era fondato, e se n'ebbe spiegazione all'assemblea.

Sono bene avviate le trattative al detto scopo, propostosi per considerazioni d'ordine politico. In vista di tale risultato, il Consiglio si è completato coll'aggiunta di 4 membri austriaci, i signori: conte Otto Chotek, presidente del *Bankverein* di Vienna, il conte Salm Reifferscheid, il barone Warsberg, ed il cav. de Schenk, amministratore del Credito fondiario austriaco.

Gli scioperi in America. — Il colonnello Thomas Scott, presidente della *Pennsylvania Railroad Company*, ha pubblicato nella *North American Review* un articolo sui recenti « scioperi ferroviarii », il quale desta un grande interesse. Lo scopo dello scrittore è di mostrare che il Governo ha l'obbligo di tutelare efficacemente le ferrovie, che sono per esso vie postali e militari, e per il pubblico una condizione indispensabile di vita sociale e civile. Il colonnello dice che i regolamenti esistenti sono troppo difettosi, e vanno emendati. Quando succede una sommossa popolare, è necessario, prima che la forza armata intervenga, che il *mayor* e lo sceriffo abbiano usato di tutta la loro autorità; ed è un caso fortunato che il Governatore abbia a sua disposizione un numero di truppe sufficiente. Su 38 Stati, non ve n'è più di 5, i quali abbiano una buona organizzazione militare. Così succede che gli Stati, sprovveduti di forze, sono costretti a domandarle al Governo federale, il quale può negarle o ritardarne l'invio. Questo sistema non può durare, e il colonnello Scott confida che nella prossima sessione il Congresso s'occuperà di trovare un modo spedito ed efficace di proteggere gli interessi ferroviarii. La cosa è tanto più urgente, inquantochè, secondo lo Scott, i tumulti della state scorsa non sono che il preludio ad altre violenze della moltitudine, la quale omai ha acquistata la coscienza della propria forza.

Treno svaligiato in America. — Telegrafano da Filadelfia, 19, al *Times*:

Martedì sera, 13 uomini mascherati s'impadronirono della Stazione di *Big Springs*, sulla ferrovia del Pacifico, a 162 miglia da Cheyenne, e costrinsero il custode ad esporre il fanale rosso, in segno di pericolo. Perciò il treno, che veniva dalla costa del Pacifico con danaro, si fermò, e gli uomini penetrarono a forza in un vagone, svaligiarono i passeggieri, tagliarono i fili telegrafici, e, impossessatisi di 100,000 dollari, fuggirono. Nessuno ebbe a soffrire, e il treno, dopo una breve fermata, proseguì la sua strada. Oggi, uomini armati a cavallo inseguono i ladri. La Compagnia ferroviaria offerse 10,000 dollari per la loro cattura.

Ferrovie dell'Argentina. — Il Congresso dell'Argentina discute il progetto di Clark per la ferrovia transandina. Le spese si calcolano così: per parte del Chilì, 40 miglia di ferrovia, con la spesa di 750,000 lire sterline; per l'Argentina, 112 miglia con 1,030,300 lire sterline; spese totali per 152 miglia di ferrovia, 1,810,300 lire sterline.

Notizie Diverse

Associazione dei costruttori meccanici ed arti affini - In relazione a quanto annunciammo nel nostro num. del 25 luglio scorso, circa il 1° fascicolo degli *Atti* di quest'Associazione, dobbiamo ora accennare di avere ricevuto dal Comitato direttivo i fascicoli 2° e 3° (agosto e settembre). Nel primo di essi troviamo parecchi interessanti documenti, cioè le lusinghiere adesioni all'Associazione medesima di alcuni Ministri, Direttori ed amministratori di ferrovie, nonchè d'altri autorevoli personaggi, nominati *Membri onorarii* della nascente Società. Nel secondo dei detti fascicoli troviamo alcune circolari ed altri Atti emanati dal solerte Comitato, allo scopo di promuovere sempre più gl'interessi della lodevole istituzione, con vantaggio generale del paese.

(*) Non possiamo quì astenerci dal ricordare come dal compianto ing. Stamm furono fatti e pubblicati studii accurati e coscienziosi sulla linea del Monte-Bianco, di cui noi ci siamo più volte occupati con particolare interesse. (La Red.)

Ci duole di non poterci diffondere più a lungo su codesta pubblicazione, sulla quale però richiamiamo l'attenzione delle persone più competenti ed influenti, facendo sinceri voti affinchè l'Associazione possa pienamente riescire nel suo intento, ch'è quello di dare ogni possibile impulso e sviluppo alle industrie nazionali.

Lavori edilizii in Milano. — Leggesi nel *Sole*:

Un nuovo quartiere sta per sorgere in Milano, fra la via Stella ed il bastione di Porta Vittoria. Il signor Leopoldo Arnaboldi, da non confondersi col sindaco di Pavia, vuole abbellire quella località, dove egli possede una spaziosa area, di eleganti e comode fabbriche. Abbiamo veduto il progetto, che fu da pochi giorni presentato al Municipio, ed è opera dei giovani ed egregi ingegneri Agostini e Cavagnis, e ci è sembrato benissimo immaginato.

Figuratevi una lunga serie di case alternate con giardinetti, sicchè la pianta dà quasi la imagine di scacchiera; e si potranno avere, tanto degli appartamenti, quanto delle piccole casette, somiglianti a quelle delle vie Principe Umberto e Goito.

Con questo progetto si aprono nuove vie nel quartiere, si toglie l'ascesa rapida e pericolosa di quella località, e si assicura lavoro per qualche anno a molti operaj.

— Dalla Prefettura pervenne alla Giunta municipale il decreto, che autorizza il Comune a procedere all'acquisto di terreno fuori di Porta Magenta, a destra, per fare una nuova piazza.

Prestito di Napoli — Nei giorni 2 e 3 ottobre presso il Banco di Napoli e presso i principali banchieri e Banche dell'Italia e dell'estero, sarà aperta la sottoscrizione pubblica alle Obbligazioni del Prestito unovo della Città di Napoli. Sappiamo che il prezzo di emissione fu stabilito in franchi 325, oro, per quelli che liberano i loro titoli all'atto della sottoscrizione, col godimento dell'interesse dal 1. ottobre 1877. Le Obbligazioni sono rimborsabili in franchi 400, oro effettivo, e fruttano annui franchi 20 in oro.

La Città di Napoli, che conta oltre 800, 000 abitanti, ha un crescente aumento nei suoi introiti; e tenendo calcolo dell'importanza della Città, possiamo francamente raccomandare questo titolo, che rende il 6. 60 0[0, netto di qualunque siasi ritenuta presente o futura.

Uffici telegrafici. — Il 16 corr. in Caccuri (provincia di Catanzaro) e in Torchiara (provincia di Salerno), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poca variazione e minore fermezza si ebbero, nella scorsa settimana, nei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 352 al 348; le Obbligazioni relative tra il 239 al 238; i Boni tra il 569 al 568.50.

Così avvenne delle Sarde, negoziate scarsamente a 236.50 e 237, quelle della serie A; ed a 233.50 e 234 quelle della serie B. Nominali le Pontebbane a 363 e 364.

A Parigi, le Lombarde, dopo essersi spinte da 177 a 180 ed anche oltre, reagirono, e si ridussero a 170 circa. Il rialzo delle Lombarde era basato sulla voce (che pare non confermarsi) che il Consiglio avrebbe deciso la distribuzione di un dividendo. Le Obbligazioni relative fiacche anch'esse tra il 229 al 226.

Le Vittorio Emanuele s'aggirarono sul 233 al 232.

Le Azioni delle Ferrovie Romane nella stessa Borsa si negoziarono da principio con qualche animazione a 70 ed a 72, ma poi rimasero nominali a 71. La sentenza pronunciata dal Tribunale di Firenze, mercè la quale vengono respinte le opposizioni, fatte per parte di alcuni azionisti, alle deliberazioni dell'assemblea delle Ferrovie Romane del 28 giugno p. p., influì, senza dubbio, alla freddezza verificatasi a Parigi per questo titolo. Gli oppositori ricorsero in appello, e non sarebbe strano che vincessero. — Così le Obbligazioni relative da 245 scesero a 242.

CONVOCAZIONI

L'Eridania = Società italiana d'assicurazioni mutue — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale straordinaria pel giorno 10 ottobre p. v. in Torino (via S. Teresa, 7), per deliberare sull'ordine del giorno già pubblicato.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società ferroviaria del Gottardo — Dal 30 corrente mese si pagheranno in Italia, presso la Banca Nazionale in Roma, Firenze, Torino, Genova, Milano, Venezia, Napoli e Livorno, gli interessi semestrali scadenti il 30 detto mese sulle Obbligazioni 5 0[0 della III Serie, in lire 25 in oro per Obbligazione.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde — Dal 1° al 15 ottobre p. v.. si pagherà la cedola n. 13 delle Obbligazioni serie *A* in L. 6.35 in oro, nette d'imposte, presso le solite Banche e Ditte incaricate.

Società anonima per la illuminazione a gas di Novara — Dal 1° ottobre p. v. si pagherà agli azionisti la cedola semestrale in L. 10 per azione, presso il cassiere della Società, Ant. Ranza, in Novara (via Cipollino).

Avvisi d'Asta

Il 4 ottobre p. v., presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della strada nazionale, in rettifica di quella di Matera, compresa fra il varco degli Appennini ed il Tempate, per il presunto importo di L. 43,596. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori d'ampliamento dell'edificio idraulico presso la Scuola d'applicazione degl'ingegneri in Torino, ecc., per la presunta somma di L. 42,295. Lavori da eseguire entro 7 mesi. Deposito interinale L. 2800 in valori legali; cauzione definitiva L. 5000 in contanti o rendita D.P.

— Il 7 detto mese, presso il Municipio di Scarpa (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del nuovo Cimitero, per l'importo di L. 10,014. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 600 idem.

— L'8 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si terrà un'asta per l'appalto della ultimazione dei lavori al primo tratto della strada provinciale da Lercara a Chiusa per la Filaga, della lunghezza di m. 7,773.60, per la presunta somma di L. 129,597. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dal confine del Comune di S. Agata giunge all'abitato di Militello, della lunghezza di m. 4138.79, per la presunta somma di L. 58,000. Deposito interinale L. 580 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sinigaglia, si procederà al definitivo incanto per l'appalto dei lavori di prolungamento dei due moli in legname del porto-canale di Sinigaglia, in diminuzione del prezzo di L. 61,853, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 38ª Settimana.

PRODOTTI *dal 17 al 23 settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3451	3354 3344	139 »	» »
Viaggiatori	998,582.45	995,763.85	2,818.60	»
Merci a grande velocità . .	245,691.60	225,576.30	20,115.30	»
Merci a piccola velocità . .	866,055.05	853,466.75	12,588.30	»
Totale dei prodotti ferroviari	2,110,329.10	2,074,806.90	35,522.20	»
Navigazione sui laghi . . .	29,882.65	22,400.15	7,482.50	»
Totale della settimana . . .	2,140,211.75	2,097,207.05	43,004.70	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 23 settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	28,033,142.70	27,675,582.65	357,560.05	»
Merci a grande velocità . .	7,822,469.10	7,342,792.65	479,676.45	»
Merci a piccola velocità . .	31,099,850.03	29,878,539.20	1,221,310.83	»
Totale dei prodotti ferroviari	66,955,461.83	64,896,914.50	2,058,547.33	»
Navigazione sui laghi . . .	687,884.51	570,588.50	117,296.01	»
Totali	67,643,346.34	65,467,503.00	2,175,843.34	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 38ª settimana . . .	604.16	618.61	— 14.45	— 2.34
Prodotti totali . . .	19401.76	19406.97	— 5.21	— 0.03

Strade Ferrate Meridionali

35ª Settimana. — *Dal 27 agosto al 2 settembre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	496,923.84	313.65
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	484,720.87	335.21
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 12,202.97	+ 8.44
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	14,748,748.82	10199.69
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	13,395,775.95	9,264.02
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,352,972.87	+ 935.67

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	165,062.10	146.07
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	112,639.76	112.53
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 52,422.34	+ 33.54
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,091.07	4,712,468.83	4,319.13
Introiti corrisp. nel 1876 .	982.86	3,867,682.83	3,935.05
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+108.19	+ 844,786.00	+ 384.08

Strade Ferrate Romane

28ª Settimana — *Dal 9 al 15 luglio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	459,073.21	14,564.54
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	476,887.55	15,106.83 (a)
Differenza in più . . .	—	—	—
Differenza in meno . . .	—	17,814.34	542.29
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 15 luglio 1877 .	1,646	15,239,436.25	17,241.52
Periodo corr. 1876	1,646	13,576,171.61	15,323.63
Aumento	—	1,663,264.64	1,917.89
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 2° trimestre 1876-77 depurati dalle tasse governative.

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	154,441.17	147,854.71	»	6,586.46
Merci a G. Velocità	14,528.23	13,366.05	»	1,162.18
id. a P. Velocità	117,005.98	101,592.35	»	15,413.63
Introiti diversi . .	11,879.93	10,524.59	»	1,355.34
Totali . . .	297,855.31	273,337.70	»	24,517.61

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0[0.

a *Firenze*	presso la Cassa Centrale in	. . . .	L. it.	6.46
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.46
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.46
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.46
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di) . . .	»	6.46
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.46
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.46
» *Roma*	»	id. id.	»	6.46
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.46
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.46
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.46
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale . .	»	6.46
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.46
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.46
» *Francoforte s[m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.46
» *Amsterdam*	»	il sig. Joseph Cahen	Fior.	3.03.5
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.2

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 10ª estrazione avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 17 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de septembre:

Économie domestique — La cuisine et la cave chez les anglais, ce qu'elles sont, ce qu'elles devraient être.

Voyages-Géographie-Mœurs — L'Afrique équatorial — Cameron (2.e extrait).

Géographie politique et pittoresque — Chypre (une des guérites de l'isthme de Suez).

Romans — Salvè Kristiansen. Histoire norwégienne (2.e extrait).

Biographie littéraire — Un satirique anglais au dix-huitième siècle — Churchill.

Études d'histoire et de mœurs au XVIII siècle — Correspondance inédite de l'abbé de Vauxcelles avec M. de Fontanes.

Variétés anecdotiques — Histoire militaire — Les annales des régiments anglais, leurs traditions, leurs états de service — Pensées diverses — Poésie.

Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.

Correspondance d'Allemagne — La ville de Munich — Les logements, les brasseries, etc. — Duels d'étudiants — Le congrès des journalistes — Henrik Glogau — Les réformes dans l'enseignement - *Graziella* à Berlin.

Correspondance d'Amérique — Les questions soulevées par la grève et les sociétés secrètes — Encore les mormons — Le catholicisme aux États-Unis — Une querelle diplomatique.

Correspondance d'Orient — La mort de M. Thiers et son influence sur les questions européennes — Résultats généraux de la réorganisation militaire de la Turquie et de la Russie depuis la guerre de Crimée — Les progrès de l'islamisme et son avenir.

Correspondance de Belgique — L'anniversaire de Rubens fêté à Anvers — Averse de portraits — Surabondance de fleurs et de chants — Cortége historique — Cantate flamande de MM. de Geyter et Benoît — Le buste de Rubens, par M. Jules Percher — Les congrès organisés par le cercle artistique — L'habitation de Plantin transformée en musée — Expositions do tableaux, gravures, photographies — Expositions des œuvres de M. Verlat — *Histoire politique et diplomatique de Rubens*, par M. Gachard — Documents généalogiques publiés par M. Génard — Réimpressions et nouveaux tirages de gravures et de lithographies.

Correspondance de Londres — Discours des membres du parlement en vacances — La question d'Orient — L'àssociation britannique et les aides-ménages — Ouvrages scientifiques — Mémoires d'un prêtre irlandais sur les protestants d'Angleterre au siècle dernier — L'église établie en Irlande — La liste civile du Blue-Book et les pensionnaires de la reine — Roman en prose d'un poëte — Romans nouveaux — Théâtres — Miss Ward — Musique.

Chronique et bulletin bibliographique — Mort de M. Thiers et de Brigham Young — Livres nouveaux — Théâtres.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilog. 155,000 Olio d'Oliva, di cui chilogrammi 100,000 per il Magazzino di Firenze, e chilogrammi 55,000 per il Magazzino di Roma, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di FIRENZE, LIVORNO, SIENA, FOLIGNO, NAPOLI, ROMA, TERNI e ANCONA.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 8 ottobre 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: « *Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva* ».

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte, includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente, nell'atto della presentazione dell'offerta, dovrà fare nella Cassa sociale, un deposito di L. 25 per ogni mille chilogrammi pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni sociali dalle quali intende di spedire l'Olio a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 21 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D' ACCOLLO

per la costruzione di stecconato.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la costruzione di metri lineari 55,560 di stecconato da eseguirsi nella 4ª Sezione, linea Ceprano-Napoli, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero eseguire tale lavoro.

Il Capitolato d'appalto sarà ostensibile presso la Direzione generale in Firenze, nell'Ufficio di Mantenimento della 3ª Sezione, situato nella Stazione di Roma, alla Stazione di Ceprano presso il Capo-Stazione e nell'Ufficio di Mantenimento della 4ª Sezione situato nella Stazione di Napoli.

Le offerte, compilate secondo il modello che fa parte del Capitolato, dovranno pervenire, suggellate, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle 12 meridiane del 10 ottobre prossimo.

L'Amministrazione Sociale non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto minor prezzo, e può rifiutare anche tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza, intendendo su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende finalmente subordinata alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 22 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

REGNO D'ITALIA

PRESTITO DELLA CITTÀ DI NAPOLI

Autorizzato con deliberazione della Giunta Municipale di Napoli del 3 e 5 marzo 1877
Approvato dal Consiglio della Città l'8 marzo e dalla Deputazione provinciale il 21 marzo 1877

Sottoscrizione Pubblica a 205,954 Obbligazioni di 400 Franchi in Oro

Fruttanti annui 20 franchi in Oro netti di qualsiasi ritenuta.

Godimento dal 1° ottobre 1877 — Pagabile in 10 franchi in Oro ogni 1° gennaio e 1° luglio

Queste Obbligazioni sono rimborsabili in Oro in 50 anni mediante **100** estrazioni semestrali

La prima estrazione avrà luogo il 19 dicembre 1877.

I sottoscrittori prendono parte a questa prima estrazione coi numeri dei loro titoli provvisori liberati dai versamenti scaduti. Le seguenti estrazioni si faranno il 19 giugno e 19 dicembre d'ogni anno. Il rimborso delle Obbligazioni estratte e dei Cuponi ha luogo: in ITALIA, alla Cassa comunale di Napoli; in FRANCIA, presso il Credito Generale Francese a Parigi e presso le sue succursali a Bordò, Lilla, Lione, Marsiglia e Nantes e principali città dell'Italia e della Svizzera.

PREZZO D'EMISSIONE.

330 franchi in ORO per ogni Obbligazione da pagarsi coi versamenti seguenti:

Fr. 25 alla sottoscrizione,
» 100 al riparto,
» 100 il 1° gennaio 1878,
» 105 il 1° luglio 1878.

Fr. 330 in Oro oppure in Carta col cambio della giornata.

Liberando all'atto della sottoscrizione, si pagherà soli franchi 325 in ORO per ogni Obbligazione.

Le Obbligazioni di questo prestito rendono annue 6.60 0[0 nette da qualunque siasi ritenuta o tassa presente o futura.

Le Obbligazioni di questo prestito hanno il godimento del l'interesse dal 1° ottobre 1877; i titoli liberati alla sottoscrizione hanno in conseguenza ad incassare il 1° gennaio 1878 un mezzo Cupone, cioè 5 franchi in Oro, ed il prossimo Cupone di netti franchi 10 in Oro il 1° luglio 1878.

I titoli non liberati alla sottoscrizione godono dell'interesse del 6 0[0 sulle somme versate, cioè franchi 3.75 in Oro nette il 1° gennaio 1878, e franchi nette 6.75 il 1° luglio 1878.

Questi due Cuponi si dedurranno dai versamenti a farsi.

I sottoscrittori che desiderano delle Obbligazioni nominative (invece di quelle al portatore) possono farne domanda al riparto.

Sui versamenti anticipati sarà bonificato l'interesse scalare del 5 0[0 all'anno. I versamenti in ritardo saranno passibili dell'annuo interesse scalare del 6 0[0. I titoli dei sottoscrittori morosi potranno, 15 giorni dopo la loro inserzione nella *Gazzetta Ufficiale* e senz'altro avviso, vendersi alla Borsa di Parigi.

Queste Obbligazioni saranno ammesse al listino della Borsa di Parigi.

GARANZIE.

Secondo il contratto del mutuo, la Città di Napoli garantisce il presente Prestito con *tutto il suo patrimonio mobile ed immobile, presente e futuro*, e con tutte le sue rendite ed introiti diretti ed indiretti presenti e futuri.

È poi stipulato espressamente che il cupone degli interessi come l'importo delle Obbligazioni estratte pel rimborso saranno sempre pagati ai portatori *in oro effettivo e senza ritenuta o deduzione per l'aggio o cambio, sia in Italia che all'estero.*

Le Obbligazioni saranno esenti e libere da qualunque siasi imposta o tassa presente e futura, malgrado la sopravenienza di qualunque siasi legge disponendo il contrario, ed i portatori dovranno sempre *ricevere integralmente e senza alcuna deduzione il Cupone d'interessi e l'importo del rimborso in oro effettivo.*

Secondo il bilancio del 1877 votato dal Consiglio comunale della città di Napoli, i diversi introiti dei Comune ammontano alla somma di it. L. 39,644,031.63.

Il presente prestito è destinato a fornire i mezzi per completare i grandi lavori d'utilità pubblica e specialmente la grande strada nuova che metterà la stazione ferroviaria in comunicazione col centro della città, i magazzini generali ed il punto franco, la strada progettata dalla stazione al porto, il completamento della strada del Duomo ed altri lavori edilizii che contribuiranno grandemente allo sviluppo economico della città.

L'ultimo censimento constata che la città di Napoli coi sobborghi conta 800.000 abitanti circa; è dunque dopo Londra, Parigi, Vienna e Berlino, la città più importante dell'Europa.

Il movimento commerciale della città di Napoli è in progressivo e costante aumento; nel 1875 il movimento del solo porto fu di 2,923,922 tonnellate. Confrontando queste cifre col movimento commerciale delle altre città d'Italia ed estere vediamo che il solo commercio della città di Marsiglia (il porto commerciale più importante della Francia) è superiore a quello di Napoli, perchè mentre

A MARSIGLIA nel 1875 il movimento fu di 9,407 bastimenti con 3,666,267 tonnellate.

A NAPOLI nel 1875 il movimento fu di 11,288 bastimenti con 2,923,922 tonnellate.

Il prestito di Napoli offre dunque una garanzia esuberante al capitale che cerca un impiego solido e non esposto alle vicende della politica.

LA SOTTOSCRIZIONE PUBBLICA SARÀ APERTA NEI GIONI 2 e 3 OTTOBRE 1877

In ITALIA, presso la Tesoreria municipale di Napoli, presso il BANCO DI NAPOLI, alle sue Sedi a Napoli, Roma, Milano, Firenze, Bari, Avellino, Caserta, Catanzaro, Chieti, Foggia, Lecce, Potenza, Reggio e Salerno.

Arona, Banca Popolare.
Asti, Banche Unite.
Bergamo, Banca Bergamasca.
Bologna, Banca Industriale e Commerc.
Brescia, Gaetano Franzini.
Biella, Banca Biellese.
Cagliari, Credito Agicolo Industr. Sardo.
Casale, Fiz e Ghiron.
Chiavari, Fratelli Ghio q. Martino.
Como, Tajana Faverio Bianchi e C.
Cuneo, A. Briolo e C.
Domodossola, Giuseppe Mazzaretti.
Genova, C. de Sandoz e C.
Intra, Banca Popolare.
Lecco, Banca di Lecco.
Milano, Vogel e C.
Modena, A Verona.
Novi, Banca di Novi Ligure.
Padova, Banca di Depositi e conti correnti.
Piacenza, L. Ponti.
Pinerolo, Banca di Pinerolo.
Porto Maurizio, Cassa di Credito di Nizza.
Roma, F. Wagnièr e C.
Sassari, Banca Commerciale Sarda.
Spezia, R. Simonelli e C.
Torino, Banca Industriale Subalpina.
Trieste, Succursale dell'Union Bank.
Udine, Banca di Udine.
Venezia, Banca Veneta di Depositi e conti correnti.
Bellinzona, Banca Cantonale Ticinese.
Lugano, Banca della Svizzera Italiana.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 3 Ottobre 1877 N.° 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Luglio 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici ricevemmo il solito prospetto mensile dei prodotti riferibili al mese di luglio 1877, confrontati con quelli del luglio 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Da tale prospetto risulta che il prodotto lordo generale nel detto mese ammontò a L. 12,530,909 (dedotta la navigazione sui laghi), mentre nel luglio 1876 era di L. 12,934,416; per cui tra i due anni, alla stessa epoca, avvi una diminuzione di L. 403,507, mentre nel giugno si aveva invece un aumento di L. 983,424, col prodotto totale di L. 12,605,817.

Devesi pure notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, la quale nel luglio 1876 era di chil. 7754, nel luglio 1877 ascendeva invece a chil. 8044, essendosi nel mese stesso aggiunti chil. 58 ai 7986 del mese precedente, pei due nuovi tronchi Frassia-Cosenza, della rete Calabrese (chil. 33), e Treviso-Castelfranco, della linea Vicenza-Treviso (chil. 25).

L'indicato prodotto generale è poi composto come segue:

Viaggiatori . . . . L.	5,788,293
Bagagli . . . . »	229,262
Merci a grande velocità . . . . . . »	1,262,796
Id. a piccola velocità . . . . . . »	5,214,016
Prodotti diversi . . . . »	36,542
Totale L.	12,530,909
A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio in . . . . . »	72,872,042
Si ha il prodotto generale al 31 luglio 1877 in . . . . L.	85,402,951

(*) Vedi *Monitore* N. 35 a. c.

che presenta un aumento di L. 3,823,584 in confronto dell'eguale periodo del 1876, aumento che nel giugno ascendeva invece a L. 4,273,339.

Ripartendo il suddetto prodotto generale del mese di luglio 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Luglio	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	7,339,447	»	110,131
» esercite dalla Soc. Sud-Austriaca »	1,189,105	»	37,074
» Romane . . »	1,985,590	»	241,478
» Meridionali . »	1,860,484	»	37,016
» Sarde . . . »	81,795	»	2,631
Ferrovia Torino-Lanzo »	43,610	6,293	»
» Torino-Rivoli »	13,410	1,062	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	14,667	14,667	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano »	2,801	2,801	»
Totale L.	12,530,909	24,823	428,330

Come si vede, la diminuzione è piuttosto notevole in confronto dell'aumento, tanto più che nel mese precedente l'aumento ascendeva a L. 999,143, mentre la diminuzione era di sole L. 15,719. Infatti, tutte le ferrovie principali, che qui figurano in diminuzione, nel giugno figuravano invece in aumento; cioè quelle dello Stato per L. 297,029, quelle esercite dalla Società Austriaca per L. 33,557, le Romane per L. 628,336, e le Meridionali per L. 13,372. C'era pure un maggior aumento per la Torino-Lanzo (L. 9,099), per la Torino-Rivoli (L. 1,724), e per la Vicenza-Thiene-Schio (L. 16,026), non tenendosi conto della Vicenza-Treviso o Padova Bassano aperte posteriormente. Invece per le Sarde si aveva una diminuzione di L. 15,719.

Ripartendo poi il prodotto generale a tutto luglio 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 luglio	Aum.	Dimin.
	—	—	—
Ferrovie dello Stato . L.	47,846,221	884,488	»
» esercìte dalla Soc. Sud-Austriaca »	7,632,072	»	12,195
» Romane . . »	16,222,890	1,449,198	»
» Meridionali . »	12,688,036	1,372,744	»
» Sarde . . . »	572,691	»	39,707
Ferrovia Torino-Lanzo »	238,630	39,409	»
» Torino-Rivoli »	76,561	9,197	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	117,649	117,649	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano »	2,801	2,801	»
Totale L.	85,402,951	3,875,486	51,902

L'aumento complessivo, che a tutto giugno ascendeva a L. 4,310,315, abbraccia, come si vede, quasi tutte le linee, però con qualche differenza in meno in confronto del mese precedente; poichè le Ferrovie dello Stato presentavano un aumento di L. 1,057,456, quelle esercìte dalla Società Austriaca, 63,873, mentre qui figurano in diminuzione: le Romane, L. 1,635,167; le Meridionali, L. 1,409,760. C'è poi un maggiore aumento sulla Torino-Lanzo, che presentava un aumento di sole L. 33,116; sulla Torino-Rivoli, che aveva un aumento L. 8,135; e sulla Vicenza-Thiene-Schio, che aveva un aumento di sole L. 102,808; senza parlare della Vicenza-Treviso e Padova-Bassano aperte posteriormente. Le Sarde poi presentavano una diminuzione di L. 37,076, ch'era la sola a quell'epoca.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di luglio 1877 con quello del giugno 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Luglio	Aum.	Dimin.
	—	—	—
Ferrovie dello Stato . . L.	2,023	»	154
» esercìte dalla Società Sud-Austriaca . . »	1,271	»	54
» Romane . . . »	1,205	»	147
» Meridionali . . »	1,283	»	25
» Sarde . . . »	411	»	13
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	1,362	»	130
» Torino-Rivoli . . »	1,117	88	»
» Vicenza-Thiene-Schio »	488	»	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano. . . »	215	»	»
Media totale L.	1,577	»	107

mentre la media totale del giugno era di L. 1,592, con un aumento di L. 78.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto luglio, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 luglio	Aum.	Dimin.
	—	—	—
Ferrovie dello Stato . . . L.	13,309	»	491
» esercìte dalla Società Sud-Austriaca. . . »	8,162	»	102
» Romane . . . . »	9,853	880	»
» Meridionali . . . »	8,750	947	»
» Sarde . . . . »	2,877	»	200
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	7,457	»	1,598
» Torino-Rivoli . . »	6,380	767	»
» Vicenza-Thiene-Schio »	3,921	»	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . »	1,400	»	»
Media totale L.	10,807	155	»

mentre la media totale a tutto giugno era di L. 9,237, con un aumento di L. 269.

In quanto alla navigazione sui laghi, il prodotto del mese di luglio 1877 ascese a L. 80,878, cioè con una diminuzione di L. 1205 in confronto del luglio 1876, mentre nel giugno si aveva invece un aumento di L. 2912, col prodotto di L. 84,663; ed il prodotto totale dal 1° gennaio a tutto luglio ascese a L. 469,727, cioè con una diminuzione di L. 31,128, in confronto dell'eguale periodo del 1876, mentre nel giugno si aveva una diminuzione di sole L. 17,001, col prodotto totale di L. 401,771.

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 giugno 1877.

(*Continuazione* — V. N. 39).

Egli è pure in questo esercizio che va compresa la costruzione dell'apparecchio per la rifornitura dell'acqua alla Stazione di Chiasso, ove una ruota a pale di 3 m. di diametro fornisce la forza motrice per un volume d'acqua di 3 litri al secondo. La rifornitura dell'acqua alle macchine si fa mediante due serbatoj, della capacità di 32 metri cubi ciascuno, e per riempire i quali occorrono 6 ore.

L'acqua è condotta alle grue idrauliche mediante un condotto di 730 metri di lunghezza e di 150 millimetri di diametro. L'alimentazione dell'acqua era compiuta alla metà di agosto 1876, con tutti i lavori di muratura e di taglio delle pietre da essa richiesti, e con due gabbie in legno per le pompe e per la ruota idraulica, nonchè per due serbatoj; e le prove fatte risposero all'aspettazione.

Relativamente alla *telegrafia di servizio* ed al *materiale ed utensili*, le linee ticinesi di pianura sono completamente provviste di quanto è necessario, e per conseguenza nessun acquisto si dovette fare durante il 1876.

La *demarcazione* del possesso della ferrovia, la cui esecuzione passò nelle mani dell'Amministrazione dell'esercizio, fu in gran parte terminata nel 1876, tanto sulla linea Biasca-Bellinzona-Locarno, quanto su quella Lugano-Chiasso.

Venne emanata un'istruzione speciale circa l'impianto del cadastro della ferrovia, secondo il quale verranno compilati e rettificati i piani parcellari, come pure i registri catastrali.

Per la *liquidazione dei conti* relativi ai lavori di costruzione delle linee ticinesi di pianura, si dovettero compilare 34 prospetti per gli sterri e per le opere d'arte.

Su codesto numero si avevano alla fine del 1875, 5 lotti completamente regolati. Le liquidazioni relative ad 8 lotti diedero luogo a liti, sia a causa della loro messa in regola, sia a causa delle esorbitanti pretese da parte degl'imprenditori.

Durante l'esercizio 1876, le liti relative a 6 lotti furono terminate con sentenze del Tribunale federale, ed alla fine dell'esercizio non restavano in sospeso che due sole liti. La liquidazione definitiva per 14 lotti si potè fare di comune accordo; e per una di tali liquidazioni venne pagato l'importo che restava da versare.

Le trattative cogl'imprenditori continuano tuttora circa la regolarizzazione delle vertenze per 6 lotti di sterro e d'opere d'arte. I conti coi fornitori di ponti in ferro, come pure cogli imprenditori dei lavori di finimento, furono regolati completamente; di guisa che, salvo le trattative che non diedero an-

cora un risultato, e le liti tuttora pendenti, i conti relativi agli sterri possono considerarsi come del tutto liquidati.

I conti pei fabbricati delle linee ticinesi di pianura procedettero di pari passo coi lavori di finimento dei fabbricati stessi. La cosa era anche qui assai considerevole, essendochè tali lavori erano stati aggiudicati a parecchi imprenditori, ed a misura di metro.

Le trattative a ciò riferibili erano state condotte in modo, che alla fine dell'esercizio non restava da regolare che i conti pei lavori di muratura e di taglio delle pietre; come altresì alcune piccole note d'operaj pei fabbricati da viaggiatori di Bellinzona, Locarno e Lugano, di recente compiuti.

Quanto alle rotaie ed accessorii, tutti i conti vennero liquidati durante l'esercizio.

Per ciò che concerne la demarcazione ed il limite della proprietà della ferrovia, non restavano da regolare, durante l'esercizio, che i conti relativi alle piantagioni di siepi vive, cosa ch'ebbe parimenti luogo in appresso.

Come accennava il nostro precedente Rapporto, il Consiglio federale aveva deciso che al principio di luglio ed alla fine di dicembre 1876, od al principio del 1877, per le linee ticinesi di pianura si sarebbe proceduto a nuovi *collaudi* officiali, allo scopo di constatare il completo finimento di tutti i lavori, che all'epoca dell'apertura delle dette linee non erano ancora in tutto terminati. Tali collaudi non ebbero però luogo nel 1876, ma furono aggiornati al 1877.

Ricorderemo infine la *consegna delle linee esercite* all'Amministrazione dell'esercizio, come pure all'Economato la *consegna di tutti i materiali, utensili, istrumenti, macchine, magazzini e fabbricati per la preparazione delle traversine ecc., provenienti dalla costruzione.*

La consegna della linea Biasca-Bellinzona-Locarno ebbe luogo l'8[18 febbraio; quella della linea Lugano-Chiasso (ad eccezione momentanea della Stazione di Lugano, della sezione del ponte di Bissone al tunnel di Maroggia, della trincea di Coldrerio e dalla Stazione di Chiasso) ebbe luogo il 22, 23 e 24 febbraio; quella della Stazione internazionale di Chiasso il 14 agosto; quella della sezione Bissone-Maroggia e della trincea di Coldrerio il 26 agosto; ed infine quella della Stazione di Lugano il 6 ottobre.

La consegna dei materiali ed utensili provenienti dalla costruzione delle linee ticinesi di pianura ebbe luogo successivamente nei diversi cantieri.

Gli *accidenti*, occorsi durante la costruzione della ferrovia del Gottardo, sono riassunti nel quadro seguente:

CAUSE DEGLI ACCIDENTI	PERSONE UCCISE						PERSONE FERITE					
	Rampa d'accesso nord	Tunnel del Gottardo		Rampa d'accesso sud	Linee ticinesi di pianura	Totale	Rampa d'accesso nord	Tunnel del Gottardo		Rampa d'accesso sud	Linee ticinesi di pianura	Totale
		Testata nord	Testata sud					Testata nord	Testata sud			
Cadute d'individui	1	»	»	»	»	1	»	10	2	1	8	21
Esplosioni di dinamite (per la maggior parte accendendo mine non divise)	»	2	5	»	»	7	»	11	1	»	»	12
Cadute di massi di roccia, di pietre da taglio, o di pezzi di legno	»	7	2	»	»	9	»	15	10	»	»	25
Schiacciamento sotto vagonetti	»	4	2	»	»	6	»	8	3	»	»	11
Collisione tra vagonetti	»	»	1	»	»	1	»	6	3	»	»	9
Schiacciamento sotto locomotive	»	1	»	»	»	1	»	2	»	»	»	2
Accidenti prodotti dalle macchine	»	»	»	»	»	»	»	4	2	»	»	6
Esplosioni di condotti d'aria	»	»	»	»	»	»	»	1	1	»	»	2
Totale	1	14	10	»	»	25	»	57	22	1	8	88

Noi abbiamo nuovamente imposto al nostro personale, incaricato della sorveglianza dei lavori del gran tunnel del Gottardo, di contribuire con tutti i mezzi a prevenire gli accidenti.

La nostra Direzione tecnica non trascurò nulla anch'essa per agire in questo senso mediante raccomandazioni, non potendo fare di più di fronte alle Convenzioni relative alla costruzione del gran tunnel del Gottardo, affinchè il sig. Favre organizzi i suoi lavori in modo da tener più conto di quello che si è fatto finora della salute e della vita degli operaj. Inoltre, dacchè tali raccomandazioni rimasero senza effetto, abbiamo fatto osservare al Dipartimento federale delle ferrovie e del commercio, che soltanto le Autorità potevano efficacemente intervenire per rimediare a codesto stato di cose; ovvero gli interessati, mediante querele sporte ai tribunali, nel caso di accidenti attribuibili all'Impresa.

In seguito di ciò, il Dipartimento suddetto rammentò ai Governi di Uri e del Ticino l'obbligo loro di vigilare sulla vita e salute delle migliaia di operaj impiegati dal sig. Favre e di prendere all'uopo le misure necessarie; invitandoli inoltre a far affiggere nei cantieri e nei luoghi frequentati dagli operaj la legge federale del 1º luglio 1875, relativa alla responsabilità che incombe alle Imprese di strade ferrate in caso di morte o di ferite prodotte da accidenti; e ad incaricare le Autorità comunali e gli agenti di polizia di informare, in caso di bisogno, gli interessati circa il senso e la portata delle disposizioni contenute nella detta legge. Si ha motivo di sperare che tali misure, le quali impegnarono già il sig. Favre ad aumentare il suo personale di sorveglianza, produrranno i loro buoni frutti.

VI. — ESERCIZIO.

A. *In generale.*

Tariffe. — In seguito all'apertura della linea Chiasso-Como, che mette la nostra linea Lugano-Chiasso in relazione diretta colla rete dell'Alta Italia, abbiamo dovuto prendere alcuni accordi coll'Amministrazione di quella Società circa il *trasporto diretto dei viaggiatori, bagagli, cani e merci.*

Per ciò che concerne il *trasporto dei viaggiatori* e dei bagagli, vengono distribuiti biglietti per viaggiatori e bollettini per bagagli diretti dalle nostre Stazioni per le Stazioni italiane vicine, come pure per le principali Stazioni delle linee dell'Alta Italia e per qualche Stazione delle Ferrovie Romane. Vennero

egualmente introdotti biglietti per viaggiatori e bollettini per bagagli diretti fra Biasca e Bellinzona da una parte, Genova e Torino dall'altra, via Locarno.

Quanto al *trasporto delle merci*, non vennero pel momento stabilite nè spedizioni dirette, nè tariffe dirette, ma fu convenuto che le spedizioni tra le Stazioni della nostra linea Lugano Chiasso e le Stazioni delle linee dell'Alta Italia potranno essere registrate direttamente per le due direzioni. I mittenti dovranno aggiungere alle loro merci due lettere di porto, l'una colla formula già in uso presso la Società dell'Alta Italia, l'altra colla formula adottata dalle Ferrovie Svizzere.

Ciascuna delle due Amministrazioni trasporta le merci in base ai propri regolamenti, sino e dopo Chiasso. La trasmissione alla Stazione internazionale si effettua mediante un *bordereau*, sul quale vien fatto pure il conto di quanto è dovuto a ciascuna Amministrazione. Le formalità per la Dogana svizzera vengono da noi eseguite alla Stazione internazionale di Chiasso, semprecchè i mittenti non abbiano disposto altrimenti; e quelle per la Dogana italiana, dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia. Noi abbiamo stabilito una tariffa per le operazioni a ciò relative, in conformità all'art. 13 del Regolamento svizzero pei trasporti.

Dovendo entrare in vigore col 1° gennaio 1877 la legge federale del 3 luglio 1875 circa l'introduzione del sistema metrico, la Conferenza delle Amministrazioni delle ferrovie svizzere si trovò obbligata a sopprimere per la detta epoca le tariffe che non indicavano i prezzi da Stazione a Stazione, ma secondo la distanza in leghe (come la tariffa pel trasporto degli ammalati, quella pel trasporto dei veicoli e degli oggetti di dimensioni eccezionali, la tariffa pel trasporto di animali vivi, e quella pel trasporto di Società e Scuole, le disposizioni sui pesi normali e sui pesi di assaggio, come altresì il regolamento per l'affitto di carrozze per viaggiatori speciali), e di sostituirle con altre basate sul sistema metrico.

Benchè nelle nostre tariffe le tasse fossero già indicate a chilometri, noi reputammo conveniente di sopprimerle per la stessa epoca e di sostituirle con quelle fissate dalla Conferenza, allo scopo di ottenere tariffe uniformi a quelle di tutte le altre Amministrazioni di ferrovie svizzere.

Come su tutte le altre linee svizzere, venne col 1° luglio posto in vigore sulle nostre il *regolamento pei trasporti* ed il nuovo *modulo delle lettere di porto*, approvati dal Consiglio federale, e di cui già ci occupammo nel nostro precedente Rapporto, come pure un regolamento *sull'ammissione di merci come bagagli e tassate come tali*.

Passando al servizio esterno, noi citeremo pure le misure che vennero prese circa l'*esecuzione della Convenzione* relativa all'uso comune della Stazione *internazionale di Chiasso*, stata conchiusa l'11 giugno 1876 colla Società ferroviaria dell'Alta Italia.

Anzitutto si fece la consegna alla detta Società di quella parte della Stazione che le è esclusivamente riservata, come pure quella dei locali della parte comune della Stazione di Chiasso, che sono destinati ai suoi servizii. Vennero in seguito consegnati all'Amministrazione federale delle poste e dei telegrafi ad alle Amministrazioni dei pedaggi federali e delle Dogane italiane, i locali loro destinati, e venne conchiusa con queste ultime una Convenzione sul modo di procedere nelle operazioni doganali.

Il materiale mobile, gli approvvigionamenti e le merci delle due Società, che si trovano alla Stazione di Chiasso, vennero per conto comune assicurati contro l'incendio.

La pianta del personale per il servizio comune alla Stazione di Chiasso venne aumentato di 2 scambiatori, e venne nominato un controllore di vagoni ed un impiegato speciale per la trasmissione contraddittoria dei vagoni e delle merci. Abbiamo pure stabilite le disposizioni relative alla contabilità delle spese comuni ed alla fissazione del fitto da pagarsi dalla Società dell'Alta Italia.

Per quanto concerne l'allacciamento della linea Lugano-Chiasso colla rete italiana, noi dichiarammo di voler partecipare al servizio diretto delle ferrovie italo-tedesche; in seguito di che, come venne detto precedentemente, il regolamento per la utilizzazione mutua delle carrozze pel detto servizio diretto è divenuto obbligatorio per la nostra Società.

Il 28 settembre venne aperto il tronco Como-Chiasso, e così finalmente effettuavasi la tanto attesa congiunzione della nostra linea meridionale colle ferrovie italiane.

L'allacciamento della linea Lugano-Chiasso alla rete ferroviaria dell'Alta Italia, e la nostra entrata nell'unione dell'Amministrazioni delle ferrovie italo-germaniche resero necessaria la istituzione di un controllo per il transito delle carrozze e dei vagoni da una linea all'altra.

Vennero intavolate trattative colla Società dell'Alta Italia relativamente alla circolazione di carrozze dirette per viaggiatori tra Milano e Lugano, ed alla costruzione di una tettoia pel carico delle merci, ma tali trattative non ebbero ancora alcun risultato.

Le prescrizioni relative all'esercizio vennero completate con una *istruzione* provvisoria *per l'Ingegnere dell'esercizio*, direttamente incaricato del servizio di sorveglianza e manutenzione delle linee. Gli vennero dati un Aggiunto e tre aiutanti tecnici. L'Ingegnere dell'esercizio risiede a Bellinzona, e l'Aggiunto a Mendrisio. —Dal 1° gennaio 1876 la manutenzione delle linee, salvo alcuni oggetti specialmente designati nei processi verbali di consegna, passò all'Amministrazione dell'esercizio.

La *pianta del personale dell'esercizio*, precedentemente stabilita, subì, nell'interesse dell'economia, delle *riduzioni*, per le quali furono soppressi: 2 posti d'ispettore, 5 di portinaio, 3 d'aiutanti, 5 di scambiatori, 5 di magazzinieri, 1 di capotreno, 4 di conduttori, 6 di guarda-freni, 2 di guarda-vagoni, 2 di capo-linea, 10 di guardiani stradali e guardiani ausiliarii, 1 di capo macchinista, 1 di fuochista, come altresì quelli di diversi impiegati a settimana od a giornata. La riduzione del numero dei guardiani stradali trasse seco una nuova fissazione dei raggi di sorveglianza. *(Cantinua)*

Nostre Corrispondenze

Roma, 2 ottobre

Intorno alle annunciate Convenzioni per l'esercizio ferroviario avrete letto le esplicite smentite officiose del *Diritto* che succedettero alla mia corrispondenza della settimana passata, confermando pienamente le mie asserzioni ed apprezzazioni. A Roma, a Brescia, e per eco fedele a Parma, fu un coro di negazioni che siasi firmato o stabilito nulla con nessuno. E la situazione è rimasta la medesima sino all'ora in cui vi scrivo; colloquii molti, e forse anche troppi, del Presidente del Consiglio con parecchi aspiranti a concludere i negoziati; coscienziosi studi e rimaneggiamenti continui del Capitolato di appalto tra gli egregi Direttori generali Valsecchi, Massa, Borgnini, Bertina; durevole infermità e durevole ripugnanza dell'on. Zanardelli a concludere. Come andrà a finire questa grave facenda? Vi ripeto che non lo so, e non lo sanno di certo ancora gli stessi membri del Gabinetto.

Intanto, per non mostrarmi meno informato degli altri vostri egregi corrispondenti, vi annunzierò non essere più oggi l'ultima edizione, quella trasmessavi di qui e da voi riprodotta nell'ultimo numero del *Monitore*, circa le principali condizioni del progetto della Convenzione dianzi citata. Un Capitolato d'esercizio di parecchie migliaia di chilometri di strade ferrate, è soggetto tanto complicato,

oltre che nuovissimo per noi, da non doversi punto meravigliare che scatti fuori ogni giorno una nuova veduta, una nuova considerazione, in forza delle quali conviene mutare e rimutare gli articoli (*). —

Il giorno 4 corrente avrà luogo la visita di ricognizione della ferrovia Padova-Bassano, e sarà eseguita dal Commissario governativo per le strade ferrate dell'Alta Italia cav. Bussi, e dal sotto-commissario per la costruzione della nuova linea medesima cav. Badii, in concorso del rappresentante del Comitato ferroviario interprovinciale. La lunghezza di questa ferrovia è di m. 46,600, e verrà inaugurata, ove nulla osti, il giorno 8 corrente, come fu già annunciato. Nella mia lettera prossima vi tesserò la biografia, secondo l'antico mio costume. —

Il *Giornale di Padova* ed una corrispondenza dalla stessa città all'*Opinione* del 29 settembre, senza manco contare la soverchia vivacità della forma, hanno pure torto marcio nella sostanza della critica mossa contro gli egregi ispettori Barilari, Rappaccioli e Pareto, ed ingegnere-capo Lanciani per non avere conferito durante la recente loro ispezione locale, della quale vi intrattenni nel N. 38 del *Monitore*, coll'autorevole Commissione provinciale, espressamente delegata di studiare l'ardua questione lagunare. La Commissione, composta dei prelodati ispettori e ingegnere del Genio civile, è sorta in seno al Consiglio superiore onde raccogliere per proprio conto maggiori elementi di studio, e non poteva attribuirsi facoltà di consultazioni e discussioni, che non le erano state date dal Ministero. Ma si rassicurino gli onorevoli interpreti del *giusto sdegno* per *siffatto sconveniente procedere*: è nell'animo dell'intera Commissione, mi si assicura, di proporre essa medesima, avanti di redigere la propria relazione sull'espulsione del Brenta dalla laguna, che si provochi il parere, non solo della Commissione tecnica provinciale di Padova, ma altresì di quella di Venezia, giusta appunto le solenni promesse dell'on. Zanardelli. B.

(*) Noi lasciamo al nostro corrispondente piena libertà di apprezzamento, ma non possiamo non tener conto delle informazioni forniteci dall'altro nostro corrispondente (Vedi *Nostre Informazioni*); facendo qui pure osservare all'egregio corrispondente *B* che noi non abbiamo riferito alcun testo di Capitolato, ma soltanto le condizioni principali finanziarie per le Convenzioni, il che è ben diverso. (La Red.)

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Ci scrivono da Roma, 2:

Sono qui nuovamente arrivati da due giorni i Direttori generali delle nostre strade ferrate; espressamente chiamati dall'on. Presidente del Consiglio, per un motivo ch'è facile indovinare. Frattanto, mentre vi posso asseverantemente confermare le precise notizie da me comunicatevi la settimana scorsa circa gli ultimi accordi per le Convenzioni ferroviarie, sono oggi in grado di aggiungervi qualche altro particolare, non privo d'importanza, e che completa quelli già indicativi.

Allo scadere d'ogni esercizio si dividerà, nella proporzione del 60 0[0] alle Società e del 40 0[0] al Governo, quel maggior prodotto che risultasse in confronto della somma di prodotto lordo, che ha servito di base per fissare il canone dei 45 milioni.

Il Governo si è poi riservata la facoltà di modificare le tariffe, di fissare il numero dei treni e regolarne gli orarii. Una delle ragioni principali accampate dai sostenitori dell'esercizio governativo era appunto quella di sottrarre all'arbitrio dei privati e di lasciare intera al Governo questa facoltà. E ciò si ottiene infatti col nuovo Capitolato.

Le riduzioni di tariffe, che venissero richieste dalle Società al Governo, come pure l'aumento delle corse sopra una data linea per ordine governativo, daranno luogo a compensi fissati nel Capitolato stesso con norme particolari.

Del resto, tutti codesti accordi correrebbero grave rischio di non incontrare l'approvazione del Parlamento, qualora il Ministro dei lavori pubblici si mostrasse tuttora riluttante a darvi la sua adesione. E questo fatto sarebbe in vero gravissimo; poichè, se le Convenzioni fossero respinte, il Governo si troverebbe costretto ad assumere l'esercizio di almeno una parte rilevante delle nostre ferrovie, senz'aver avuto un periodo necessario di preparazione, essendo d'altra parte troppo noto che la Società Sud-Austriaca è tutt'altro che disposta a continuare l'attuale esercizio provvisorio, che va a scadere col 30 giugno 1878.

Sappiamo che il Ministro dei lavori pubblici ha saggiamente disposto di convocare una nuova conferenza, che farebbe seguito a quelle già tenutesi nei mesi di marzo e maggio scorsi a Firenze ed a Milano per l'unificazione del tipo d'armamento ed accessorii delle ferrovie italiane. Questa nuova conferenza avrebbe particolarmente lo scopo di rendere il più possibile uniformi la costruzione ed i particolari relativi al materiale rotabile.

Essa sarà presieduta dal regio Ispettore per le ferrovie comm. Felice Biglia, vi saranno rappresentate le tre principali reti ferroviarie del Regno, e vi assisteranno pure i rispettivi Commissarii governativi per l'esercizio.

Ci scrivono da Modane, 2:

Domenica scorsa arrivò qui con treno speciale il sig. Paris, ministro dei lavori pubblici della Repubblica francese, e continuò subito il viaggio sino all'ingresso della grande galleria del Fréjus, allo scopo di rendersi conto personalmente dei lavori a farsi dalla Compagnia Parigi-Lione-Mediterraneo per evitare gl'inconvenienti ed i pericoli per l'esercizio, che eventualmente potrebbe presentare la tratta del *Replat*, nel caso si verificassero nuovi movimenti della montagna. In questa sua visita fu accompagnato dal comm. Bachelet, capo-traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia, espressamente incaricato dalla Direzione generale.

Al suo ritorno a Modane, il Ministro ricevette nella sala d'aspetto della Stazione i sindaci dei Comuni del circondario, ed assistette poi ad un banchetto stato imbandito al *Buffet*. Sulla fine dell'asciolvere, uno dei convitati, il sig. Grange, candidato governativo per le nuove elezioni, portò un brindisi alla salute del Ministro; e soggiunse che desiderava venisse smentita dalla bocca stessa del rappresentante del Governo la diceria sparsa fra le popolazioni laboriose della Savoia, che la Francia volesse fare la guerra all'Italia, e così dissipare le inquietudini fatte nascere nei suoi paesi.

Il sig. Paris, con applauditissimo discorso, rispose tosto, che non poteva se non confermare le dichiarazioni esplicite e precise fatte dal suo collega il duca Decazes alla tribuna: che cioè il Governo francese voleva l'ordine all'interno e la pace all'estero, però

sviluppo materiale e la tranquillità del paese. Aggiunse poi ch'egli era felice di fare cotesta dichiarazione sulla soglia del Fréjus, di questo gigantesco *trait d'union*, opera della scienza; e che una nazione, al cui fianco la Francia aveva versato il proprio sangue sugli stessi campi di battaglia, era la naturale sua alleata. Qui l'on. Ministro fece grandi elogi dell'ingegno e della coraggiosa perseveranza degli Italiani, che seppero ideare e condurre a termine quest'opera monumentale; e concluse dicendo che il nuovo trattato di commercio fra i due paesi, che sta per essere sottoposto all'approvazione del Corpo legislativo, varrà a cementare ancora più i legami che li uniscono.

Questa parte del discorso del sig. Paris ha provocato le più entusiastiche acclamazioni. Dopo il banchetto, egli è partito per Aix, per recarsi poi a visitare i lavori alle dighe del Rodano, dalla parte di Culoz.

Ci viene comunicato da Firenze che quel Tribunale civile, ff. di Tribunale di commercio, con sua sentenza del 17 settembre p. p., sull'istanza del banchiere sig, Israel Fubini e di altri, ha condannato la Società delle Strade ferrate Romane a pagare tutti gli interessi arretrati delle sue Obbligazioni comuni ancora in circolazione, cioè non riscattate e convertite in rendita dal R. Governo, accordando alla Società medesima la mora per tale pagamento a tutto giugno 1878.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie consorziali Venete. — Sull'annunciata inaugurazione delle ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, il *Giornale di Vicenza* scrive:

I tre convogli d'inaugurazione partiranno, la mattina dell'8 corr., alle 9 50 da Padova, alle 10.24 da Vicenza, alle 9 57 da Treviso.

Tutti e tre arriveranno a Cittadella alle 11.10.

A Cittadella avrà luogo la colazione offerta dalla Società Veneta.

Da Cittadella tutti gl'invitati partiranno, in un convoglio solo, per Bassano al trocco preciso. Il convoglio, arrivando a Fontaniva alle ore 1.8, vi si fermerà sino al tocco e mezzo, per dar campo agl'invitati di visitare il Ponte sul Brenta. L'arrivo a Bassano sarà alle 2.5.

A Bassano, dopo essere stati tutti insieme al Museo, gli invitati troveranno carrozze per gite nei ditorni, a loro piacimento. Alle ore 5 avrà luogo il gran banchetto offerto dal Consorzio.

La partenza da Bassano avrà luogo alle 7 pom. L'arrivo a Cittadella sarà alle 7.27. Da Cittadella tre convogli si staccheranno quasi contemporaneamente: l'uno alle 7.50 per Vicenza, dove giungerà alle 8.36, l'altro alle 7 45 per Padova, con arrivo alle 8.52, in coincidenza col convoglio per Bologna delle 9.17 e col convoglio per Venezia delle 9.25; il terzo convoglio si staccherà parimenti alle 7.45 per Treviso, con arrivo alle 8.59 e in coincidenza col convoglio per Udine delle 11 33.

Si spera che alla detta festa inaugurale possa intervenire S. A. R. il Principe di Piemonte.

Dei Ministri, non sappiamo ancor nulla di preciso.

Linee di congiunzione colla ferrovia del Gottardo. — Il Collegio degli ingegneri ed architetti di Milano, nell'adunanza del giorno 23 p. p., dopo una lunga discussione sulle linee d'attacco alla ferrovia del Gottardo, alla quale presero parte parecchi soci, fra cui il presidente prof. Brioschi, e gli ingegneri Tatti, Carcano, Quaranta, Loria, Chizzolini, Teruggia, Pestalozza, Barzanò, Guzzi, Pirelli, Bignami-Sormani, votò a maggioranza il seguente ordine del giorno:

« Il Collegio approva le condizioni del rapporto della propria Commissione, formulate come segue:

« Fra le linee considerate per congiungerci a Pino, quella che meglio corrisponde a tutte le condizioni richieste ed accennate nella Conferenza di Lucerna, è la linea proposta dalla Commissione Gallaratese.

« Di tutte le linee considerate, quella che meglio soddisfa e tutela gli interessi di Milano, è la linea pel Ceneri — cioè Milano-Como-Chiasso-Lugano-Bellinzona.

« Qualora venisse ammesso l'attacco con Pino, noi vi proponiamo di accordare il vostro voto alla linea proposta dalla Commissione Gallaratese, senza pregiudizio però di quella qualunque altra, la quale. non discostandosi da Gallarate, e mantenendosi nei limiti assegnati dalla proposta, possa meglio soddisfare alle condizioni richieste: fatte le più ampie riserve per Milano, la quale deve ritenere come maggiormente utile ai propri interessi la linea pel Ceneri ».

Ferrovia Modena-Lucca. — Ecco il testo dell'indirizzo che la Giunta municipale di Modena ha trasmesso agli on. Ministri dei lavori pubblici e della guerra, in data 27 settembre, in conformità a quello già presentato dal Municipio di Livorno, come annunciammo nel precedente nostro numero:

« La Giunta del Comune di Modena, che da lunghissimo tempo desidera la più pronta attuazione del progetto ferroviario Modena-Lucca, propugnato da un locale Comitato, da questa Camera di commercio, e vivamente caldeggiato da molti altri Comuni di questa provincia e da ogni ordine della cittadinanza, in prosecuzione della ferrovia già in esercizio tra Modena ed il Brennero, profondamente persuasa che tale ferrovia assai gioverebbe agli interessi agricoli di queste regioni, ponendole in diretta comunicazione colla Germania, colla Baviera e coll'Austria da una parte, e col porto di Livorno dall'altra, vivamente raccomanda al Ministro dei lavori pubblici tale importante tronco ferroviario; come del pari vivamente lo raccomanda all'onorevole Commissione recentemente nominata per la scelta di un nuovo valico appenninico, certa che, oltre al riuscire di incontestabile vantaggio per la difesa dello Stato (come competenti Autorità militari già luminosamente dimostrarono), darebbe modo a questa provincia di accrescere la sua prosperità economica.

« Fa quindi ardenti voti che, per parte degli onorevoli Ministri dei lavori pubblici e della guerra, si voglia tenere adeguato calcolo di tale grave quistione, intimamente collegata ai molti gravissimi interessi della Valle del Panaro, della Limia e del Serchio; ed esprime fiducia che la ferrovia fra Modena e Lucca formerà oggetto di benevolo ed accorto studio per parte di entrambi gli onorevoli Ministri, che ora presiedono ai lavori pubblici ed alla guerra.

Ferrovia Pavia-Lodi-Crema-Brescia. — Il Ministro dei lavori pubblici ha indirizzata all'avv. Pietro Donati, presidente del Comitato promotore della detta ferrovia, in risposta al memoriale rilasciato al Ministro da una Commissione del Comitato medesimo, la seguente lettera, che troviamo nella *Gazzetta di Crema:*

« *Onorevole sig. Presidente,*

« Ho esaminato accuratamente il memoriale lasciatomi da codesto on. Comitato, e mi è caro dichiararle che pienamente riconosco l'importanza e l'utilità della raccomandatami linea Pavia Lodi-Crema Brescia.

« Rilevai pure le accennate difficoltà relative all'assunzione di nuove concessioni, ma queste, mentre sono comuni a tutte le nuove linee, potranno essere scemate dalle condizioni di esercizio delle linee secondarie, che intendo addossare ai concessionarii dell'esercizio delle maggiori reti.

« È superfluo ripetere che pella riuscita sarà pure necessaria condizione l'entità dei contributi dei Corpi locali, ond'io sono lieto di udire che non mancherà questa fruttuosa partecipazione: ma, quanto all'entità del sussidio governativo, io, appunto per l'importanza della linea Pavia-

Lodi-Crema-Brescia, e per le considerazioni speciali ad essa favorevoli, accennate da codesto on. Comitato, sono disposto, salvo l'approvazione del mio collega Ministro delle finanze e del Consiglio dei ministri, a proporre al Parlamento di accordarlo, ove occorra, anche in una somma maggiore di quella assegnata alle linee lombarde recentemente concesse.

« Insieme alle assicurazioni del mio vivissimo interessamento all'opera della quale il Comitato da Lei presieduto ha preso l'iniziativa, aggradisca i sensi della mia speciale considerazione.

« *Il ministro* ZANARDELLI ».

Nuovo valico appennino. — Il Consiglio provinciale di Firenze, nella seduta del 21 settembre p. p., ebbe a trattare la questione del nuovo valico appennino.

Il cons. *Digny*, lasciato il seggio presidenziale al vice-presidente senatore Andreucci, pronunciò le seguenti parole:

Il Consiglio provinciale non può aver dimenticato quante volte e quanto vivamente si sia occupato della questione delle nuove linee ferroviarie, che dovrebbero attraversare il nostro Appennino. Ora è noto che il Ministro dei lavori pubblici ha nominato una Commissione per fare un esame comparativo dei diversi progetti di nuovi valichi dell'Appennino, compresi tra quello della Porretta e quello di Foligno. Il Consiglio provinciale ricorderà che egli ha segnatamente contribuito a promuovere e fare studiare due di questi valichi, appunto nel concetto che una nuova comunicazione tra una parte e l'altra dell'Appennino non riuscisse di troppo pericolosa e dannosa all'interesse della città e della provincia di Firenze. In questo momento, dunque, che la questione è nuovamente sollevata, e che probabilmente sarà risoluta in un progetto di legge, il quale abbraccerà molte linee ferroviarie complementari e sarà presentato al Parlamento nella prossima sessione, mi sembra di grande importanza che il Consiglio torni a fermare la sua attenzione sopra questo argomento. Avendo saputo poi stragiudicialmente che il Consiglio provinciale di Bologna, il quale in questo affare ha con noi interesse comune, abbia incaricato la sua Deputazione provinciale di mettersi in relazione colle città e colle provincie interessate, credo opportuno d'interpellare la Deputazione provinciale se abbia avuto comunicazioni in proposito, sia colla Deputazione provinciale di Bologna, sia con altri enti morali, per studiare e mettersi d'accordo sopra i modi da tenersi per preservare da ogni danno la nostra città e la nostra provincia.

Il dep. *Nobili* rispose: La Deputazione provinciale ha saputo in modo stragiudiciale che il Consiglio provinciale di Bologna si era molto interessato per un valico ferroviario dell'Appennino, che avesse potuto interessare la nostra e quella provincia; però non ne ha avuto ancora comunicazione officiale. Ieri soltanto è pervenuta una comunicazione del Municipio di Faenza, la quale ci invitava a fare un voto al Governo del Re, perchè fosse prescelto fra i valichi dell'Appennino quello per il quale ha già concorso, come diceva il conte Digny, la nostra Provincia. Arrivata questa comunicazione ieri, ci mancava modo e tempo di presentarla al Consiglio, e d'altra parte non era ancora pervenuta, per parte della Provincia di Bologna, la deliberazione di quel Consiglio.

La prima impressione, che venne alla Deputazione provinciale, fu pur troppo che la questione era gravissima ed importante; ci parve evidente che al Consiglio provinciale potesse interessare ora come sempre, ma che, non potendo nella presente sessione ordinaria presentare gli studii da farsi e il voto per il Governo del Re, si potesse in ogni caso trattare di questa importante questione in una sessione straordinaria prossima, che fosse tenuta fra breve e in tempo opportuno da poter presentare al Ministero e al Parlamento i voti della nostra Provincia.

Dopo animata discussione, il cons. *Digny*, pur convenendo nell'opinione del dep. Nobili, trovò di proporre il seguente ordine del giorno, che fu dal Consiglio all'unanimità approvato:

« Il Consiglio invita la Deputazione provinciale ad occuparsi alacremente della questione delle ferrovie complementari, ed a presentargli in una sessione straordinaria quelle deliberazioni che possano valere a tutelare l'avvenire della Provincia e della città di Firenze ».

— La *Nazione* del 30 aggiunge:

Ci viene annunziato che la Commissione governativa, incaricata dell'esame delle linee proposte fra la Toscana e le Romagne e Marche, intraprenderà martedì la visita della Faenza-Pontassieve.

Ferrovie Sarde. — Leggiamo nella *Nazione* del 29:

La Società concessionaria delle Ferrovie Sarde sarà quanto prima autorizzata a modificare l'articolo 95 delle proprie tariffe, approvate coi precedenti decreti 17 maggio e 28 luglio 1871.

Per tale modificazione, la tassa stabilita in L. 1.50 per giorno e per vagone non caricato o scaricato dai terzi in tempo utile, sarà elevata a L. 4, ferme restando le altre disposizioni attualmente in vigore.

Tramway a Genova. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile*:

Si annunzia che l'Impresa Negri ha chiesto la concessione per una linea ferroviaria a cavalli, che, partendo dalla piazza della Marina, traverserebbe il colle di Carignano con una galleria di metri [illegible], e andrebbe fino al Prato (Bisagno). Il progetto è stato depositato al Municipio.

Tramway a Milano. — Leggesi nei giornali di Milano:

Si cominciarono i lavori di prolungamento della ferrovia a cavalli Milano-Monza dalla barriera di porta Venezia al largo di S. Babila.

Sappiamo che l'Autorità militare cedette alla Società della ferrovia Milano-Saronno quella parte delle scudèrie al Sempione, che le sono necessarie pel tracciamento della linea e per istabilire i suoi magazzini.

Nuovi tramway a Milano. — Ogni giorno crescono i progetti di *tramway*. Vennero presentati alla Giunta municipale due progetti: uno dell'ing. Ercole Belloli, che domanda di poter attivare una linea, che dal Dazio di Porta Lodovica metta capo a Corsico, con un binario di percorrenza di metri 6500; e l'altro dell'ing. Luigi Besozzi, il quale si propone di tracciare una linea che da Porta Ticinese si diriga a Corsico, collo scopo di servire il sobborgo non solo, ma una volta che sarà intieramente aperto il Corso di Porta Genova ed effettuato l'allargamento della via S. Simone, venire nell'interno della città, prolungando la linea fino al largo del Carrobbio. La percorrenza di questa via sarebbe di metri 61[illegible].

Inoltre gl'ing. Carlo Rogorini e Oreste Orsi domandarono alla Giunta di poter attivare una linea ferroviaria a cavalli, che dalla piazza del Duomo conduca alla Stazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Nella seduta del 28 settembre al Consiglio comunale di Milano, veniva letta una comunicazione della Giunta municipale, relativa al concorso del Comune nella spesa per la costruzione d'una ferrovia pel S. Gottardo, e proposta per la nomina di una Commissione che riferisca in argomento.

Il *Sindaco* narrò come, essendo stato invitato alla Conferenza di Lucerna e ad un'altra a Como, non sia andato nè all'una, nè all'altra, perchè non vi vedeva alcun utile nell'interesse di Milano. Notò che la linea scelta ora non gli pare riescirà di giovamento, e che non credeva di convocare il Consiglio per proporre il pagamento del sussidio, e molto meno un aumento dello stesso; ma che vi fu costretto dai reiterati eccitamenti del Governo.

Jacini. Non vede l'opportunità, almeno pel momento, di nominare un'apposita Commissione, che avesse l'incarico di riferire se convenga a Milano di accettare le conclusioni della Conferenza di Lucerna del giugno scorso. Ora, astenendosi dal pronunciare un giudicio in merito all'operato di quella Conferenza, si limita semplicemente a chiedere,

se oggi le conclusioni di Lucerna appariscano come una cosa attuabile. In questi ultimi mesi, egli è chiaro che quel progetto ha perduto terreno, e ciò pel rifiuto di parecchi Cantoni svizzeri ad accettare le proposte lucernesi. Tutti sappiamo che cosa già risposero Como e Genova; e, siccome la combinazione lucernese, per essere applicata ha bisogno dell'adesione e del concorso di tutti i Corpi morali interessati, nei termini e nei limiti determinati a Lucerna, così quel rifiuto fa cadere, almeno pel momento, tutta la combinazione. Perchè, dunque, il Consiglio comunale di Milano dovrebbe occuparsi di un progetto, il quale, per opera antecedente di altri, non può avere attuazione? Si dirà, forse, che ciò che non è effettuabile oggi, lo potrebbe diventare domani; che parecchi dei Corpi morali interessati potrebbero rinvenire sulle loro deliberazioni; che taluno dei più potenti cointeressati potrebbe supplire agli effetti della defezione di altri; che le basi del progetto di Lucerna potrebbero rendersi accettabili per effetto di opportune modificazioni. Quest'ultima eventualità, egli confessa che desidera si avveri e presto. Ma, in conclusione, tutte queste sono cose possibili, ma oggi non ci sono; quando l'una o l'altra ci sarà, ci affretteremo ad occuparcene.

Milano, nella questione del Gottardo, ha oggi una posizione giuridica eccellente. Non dice che questa posizione non sia suscettibile di modificazioni; anzi potrebbe darsi il caso che le modificazioni fossero ragionevoli e conformi all'interesse della città. Ma su questo punto avviseremo quando le cose saranno meglio chiarite, e ci troveremo davanti ad una soluzione positiva e accettabile da tutti gli interessati. Una Commissione nominata ora farebbe opera inutile, e forse potrebbe indirettamente pregiudicare l'avvenire; perciò prega la Giunta a differire questa proposta.

Il *Sindaco* divide in massima le opinioni dell'on. Jacini; ma fa notare che non si potrà sempre procrastinare una risposta al Governo. Tuttavia, siccome questo fa molte volte aspettare e sospirare le sue deliberazioni, così una nuova sospensione non incaglierebbe grandemente quest'affare.

Bianchi. Mentre accetta e trova opportuna la Commissione proposta dall'onorevole Giunta per l'esame della questione del Gottardo, nel rapporto degli interessi diretti della città di Milano, non gli pare conveniente conglobare con questo argomento la domanda fatta dal Ministero di aumento del sussidio già votato per questa ferrovia.

Su quest'ultima crede si possa immediatamente discutere e risolvere.

Mussi e *Castelli P.* propongono invece l'ordine del giorno puro e semplice.

Il *Sindaco* lo pone ai voti, ed è votato a grandissima maggioranza.

Nella seduta del 25 settembre al Consiglio provinciale di Como, il consigliere Scalini Gaetano interpellò sulle condizioni in cui si trova la questione della ferrovia Lugano-Bellinzona attraverso al Monte Ceneri.

Egli domandò alla Deputazione provinciale:

1° Se sieno avvenuti fatti oltre a quelli già accennati, dopo la votazione del 16 agosto, che possano avere qualche influenza nella questione.

2° Se la Deputazione ha fatto pratiche presso il Municipio di Milano, o anche presso altri Municipii, per accomunare gli sforzi onde vincere le difficoltà che si oppongono alla costruzione di questa ferrovia.

3. Se il Ministero, dopo la votazione dei nuovi sussidii, abbia in qualche modo fatto conoscere le sue intenzioni.

4. Se la Deputazione credesse conveniente che si nominasse una Commissione speciale per quest'oggetto.

All'interpellante risposero i consiglieri Longhi e Monti della Deputazione, i quali dichiararono che, oltre a quelli esposti dal medesimo, non sono avvenuti altri fatti di rilievo; che il Municipio di Milano ha messo all'ordine del giorno quest'oggetto della ferrovia, da trattarsi dal Consiglio in una prossima seduta (*V. quì sopra*); che il Consiglio provinciale di Milano, sulla domanda del Ministero pei nuovi sussidii, non ha preso alcuna deliberazione, pare per ragioni di forma; che risulta da carteggio privato tra il Municipio di Como ed alcuni Comuni del Cantone Ticino, che questi prendono vivo interesse per questa ferrovia, e fanno sperare dei sussidii per la costruzione della medesima; e che infine accettano la proposta della nomina di una Commissione.

Il Prefetto dichiara che, in quanto al Ministero, questo certamente non ha potuto occuparsi dell'oggetto, mancando ancora di alcuna delle deliberazioni dei Consigli interpellati, e tra gli altri di quella del Municipio di Milano.

Il consigliere Scalini presenta infine un suo ordine del giorno, press'a poco così concepito: che, vista la deliberazione del 16 agosto, e sentite le dichiarazioni della Deputazione, il Consiglio nomina una Commissione di quattro membri, coll'incarico di occuparsi specialmente di quest'oggetto; di promuovere tutti gli accordi possibili con altri Corpi morali per aumentare i sussidii e fare quant'altro troverà conveniente per raggiungere lo scopo della suddetta deliberazione; e che sia fatta facoltà alla Giunta municipale di Como di aggiungere due suoi delegati a quelli della suddetta Commissione.

Accettato dal Consiglio l'ordine del giorno, lo stesso nomina a far parte della Commissione il presidente comm. Gadda, e rimette all'Ufficio di presidenza la nomina degli altri tre membri; ed a tal fine vennero poi eletti i signori Brambilla, Cambiasi e Scalini Gaetano.

— Scrivono poi da Berna, 25, al *Journal de Génève:*

Risulta da un rapporto del Consiglio federale che, dopo la verifica dei lavori del tunnel del Gottardo, che ebbe luogo il 3 e 4 settembre corrente, la somma complessiva delle sovvenzioni degli Stati venne fissata a fr. 8,695,600, di cui 2,046,023.33 a carico della Svizzera. In questa cifra però non è compresa l'annuità per il 5° anno di costruzione, elevantesi a fr. 3,148,148, il che porta la partecipazione della Confederazione a fr. 740,740 74.

Relativamente al pagamento della 5ª annuità, i delegati italiani avevano fatto una riserva nella Conferenza di Lucerna, ma senza però pronunciarsi in modo definitivo, atteso che non avevano istruzioni in proposito.

Però, in occasione della verifica dei lavori, i delegati degli Stati decisero di raccomandare ai rispettivi Governi:

1° Di pagare l'annuità di fr. 3,148,148 contemporaneamente al sussidio per il tunnel, ossia al principio di novembre, sotto riserva che detta somma resti fra le mani del Consiglio federale fino alla ratifica del trattato supplementare, epoca nella quale questa somma sarà consegnata alla Società.

Però, nel caso in cui la ricostituzione della Società attuale non potesse aver luogo, o non si formasse una nuova Società, l'annuità sarebbe rimborsata agli Stati.

2° Il saldo degli antichi sussidii provenienti dagli 85 milioni, dedotto l'ammontare riservato per i lavori del tunnel, continuerà ad essere pagato come finora, a seconda del progresso dei lavori; ed il pagamento di fr. 12,592,592 delle quattro annuità precedenti sarà regolato dal nuovo trattato da conchiudersi fra gli Stati sovvenzionanti, nello stesso modo del pagamento del nuovo sussidio di 28 milioni, stipulato dal protocollo della Conferenza di Lucerna.

Il Consiglio federale non avendo nulla da obbiettare a queste proposte, attende in conseguenza le dichiarazioni degli Stati, i quali, se vi aderiscono, dovranno versare entro il principio di novembre prossimo l'ammontare delle loro sovvenzioni nella Cassa federale.

Il Consiglio federale annuncia in pari tempo che, comparativamente ai quattro primi anni, i lavori progredirono in modo rimarchevole, quantunque non abbiano raggiunto completamente le condizioni del programma, il che avrebbe portato la somma della sovvenzione a fr. 10,553,085.

Devesi pure rimarcare che nei mesi di luglio e di agosto si eseguirono per fr. 900,000 di più di lavori che non fosse previsto dal programma. Ora, siccome, a datare dal 1° ottobre, vi saranno ancora 33 milioni da applicare ai lavori, così si può conchiuderne che il tunnel del Gottardo, se non sopravviene qualche interruzione, sarà terminato tre anni.

Al 4 settembre corrente restavano ancora da forarsi 5858.6 metri della galleria di direzione; ora, ammettendo, come già abbiamo annunciato alcuni giorni sono, che al

mese si perforino 200 metri in media, la galleria sarà completamente terminata al principio di marzo 1880.

— Il progresso del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 31.10 dal lato di Göschenen, di m. 24.40 dal lato di Airolo; in totale m. 55.50, cioè 7.90 in media giornaliera.

— Un telegramma alla *Gazzetta Ticinese* da Berna, 29, reca:

Il sig dott. Alfredo Escher, in vista del conflitto sorto fra il Consorzio finanziario del Gottardo e la Società della Ferrovia del Gottardo, ha dato la demissione da presidente dell'Istituto di Credito svizzero, che fa parte di detto Consorzio, onde conservare la presidenza della Società del Gottardo.

Ferrovie francesi. — Il *Journ. des trav. publ.* del 30 settembre dice che si è alfine ottenuto una prima applicazione del famoso emendamento Allain-Targé. La Commissione arbitrale, incaricata di determinare il prezzo del riscatto delle linee delle Charentes, ha terminato i suoi lavori in questi giorni, e tosto gli azionisti della detta Compagnia si riunirono per udire le nuove condizioni che vennero loro fatte.

Lo Stato, per prezzo di riscatto, dovrà pagare alla Compagnia una somma di 113 milioni e 1[2 circa. Ora, la Compagnia ha emesso, indipendentemente dal suo capitale sociale, 304,620 Obbligazioni 3 0[0, il cui servizio esige 4,935,000 fr., e 74,420 Buoni, la cui annuità richiede 2,219,000 fr. È quindi un carico totale annuo di 7,154,000 franchi.

Se si ammette che la Compagnia riesca a collocare al 5 0[0 il capitale che deve esserle pagato dallo Stato, essa ne ricaverà una somma di 6,242,500 fr. Il riscatto la lascia quindi nella impossibilità di far onore ai suoi impegni: il fallimento è imminente.

Quando la Società, per rimediare alle sue tristi condizioni, fidava nel concorso d'una grande Compagnia, e partiva dal principio della fusione delle Charentes coll'Orléans, tutti gli avversarii del nostro regime ferroviario ne fremettero d'orrore, e la loro coalizione riescì a far adottare dalla Camera il troppo famoso emendamento Allain-Targé.

Ora si vede i risultati di questa bella vittoria. La Compagnia delle Charentes annuncia essa stessa di essere obbligata a sospendere il pagamento de' suoi cuponi d'Obbligazioni. La posizione dei terzi è più dubbia che mai. Tutte le questioni, che si volevano risolvere, risorgono di nuovo ed in tutto il loro inflessibile rigore.

— Con decreto del 25 settembre p. p., il Presidente della Repubblica francese ha dichiarato di pubblica utilità la costruzione di una ferrovia destinata a collegare alla Stazione di Fréjus, sulla linea da Marsiglia a Nizza, le miniere della vallata di Reyran e quella di Vaux, dipartimento del Varo.

La Compagnia della ferrovia e dei bacini carboniferi del Varo è autorizzata a costruire a proprie spese, rischio e pericolo, la detta ferrovia, alle condizioni stabilite dal Capitolato approvato il 1° settembre p. p.

Ferrovie nel Giappone. — Da un rapporto del sig. Eggermont, segretario di Legazione al Giappone, ricaviamo i seguenti ragguagli sulla situazione ferroviaria al Giappone:

La ferrovia da Yokohama a Tokio venne costrutta sotto la direzione d'ingegneri inglesi, ed il materiale è di provenienza inglese. Il suo grande merito è di essere la prima ferrovia costruita al Giappone. Il binario è stretto; le carrozze, costrutte sul modello di quelle dei *tramway*, sono leggerissime: si occupa un'ora a traversare le 18 miglia che separano Yokohama da Tokio.

La ferrovia da Kobé ad Osaka e quella da Osaka a Saïkio (Kioto) sono benissimo costruite: il binario è largo, le opere d'arte sono solide, le Stazioni bene fabbricate, ed il materiale mobile è simile a quello delle nostre ferrovie: anche esso proviene dall'Inghilterra.

Il tronco da Kobé ad Osaka (22 miglia) fu aperto all'esercizio nel 1873; quello da Osaka a Saïkio nel mese di febbraio scorso. La linea da Kobé a Saïkio è destinata a completarsi colla costruzione di quella sino a Tauruga.

In questo momento si studia il tracciato per la ferrovia da Tokio a Tagasaki. Il progetto di collegare Saïkio a Tokio è abbandonato in questo momento, essendo il Tesoro troppo oberato (il debito pubblico è di 152 milioni di *yens*, cioè 836 milioni di fr.), ed altri lavori richiedendo le cure del Governo.

Una parola sui *tramway*. Una Società belga fece pratiche per ottenerne la concessione a Tokio; ma il rapporto del sig. Eggermont non dice quale risposta abbia avuto quella Società.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 24 agosto p. p. (*Gazz. Uff.* del 21 settembre p. p.), la Società francese sedente in Parigi col titolo *La Nationale, Compagnie d'assurances sur la vie humaine, anciennement Compagnie Royale d'assurances sur la vie*, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza de' suoi statuti e delle clausole e prescrizioni contenute nel presente Decreto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società di credito ordinario, anonima per azioni al portatore, sedente in Biella col titolo di *Banca Biellese*, colla durata di 30 anni decorrendi dal 1° gennaio 1870, e col capitale nominale di L. 1,000,009, diviso in 10,000 azioni da L. 100 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvato l'aumento del capitale nominale della Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in Mantova col titolo di *Banca mutua popolare di Mantova*, e colla durata di 50 anni decorrendi dal 28 novembre 1867; portando il detto capitale da 350,000 a 400,000 lire, mediante emissione di 1000 azioni da L. 50 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvata la riduzione del capitale della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Genova col titolo di *Società Ligure di trasporti*, col capitale di L. 1,000,000, diviso in 10,000 azioni da L. 100, e colla durata di anni 29 a decorrere sei mesi dopo l'approvazione della Società.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 22 detto), la Società francese *La Réunion, Compagnie d'assurances maritimes*, costituita a Parigi, è abilitata ad operare nel Regno, sotto l'osservanza de' suoi statuti e delle clausole e prescrizioni contenute nel presente Decreto.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) è approvata la riduzione del capitale della Società di credito anonima per azioni al portatore, sedente in Savona col titolo di *Banca Marittima*, colla durata di anni 30 decorrendi dalla sua costituzione con R. Decreto; portando il detto capitale da L. 2,000,000, diviso in 20,000 azioni da L. 100 ciascuna, alla somma di L. 1,000,000, diviso in 10,000 azioni dello stesso valore, mediante annullamento di 2500 azioni possedute dalla Banca stessa, e sostituzione di 10,000 azioni nuove da L. 100 saldate di 7[10 alle altre 17,500 saldate di 6[10; con opportune modificazioni allo statuto sociale.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società anonima per azioni al portatore, sedente in Asti (prov. di Alessandria), col titolo di *Unione Enofila d'Asti*, colla durata di 27 anni decorrendi dal 21 maggio 1876, e col capitale nominale di L. 6,000,000, diviso in 24,000 azioni da L. 250 ciascuna.

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* del 24 detto), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per le riassicurazioni delle assicurazioni contro gli incendii ecc. e pei trasporti fluviali e terrestri, sedente in Torino col titolo di *Compagnia Italiana di riassicurazione.*

Lavori al Tevere — Si legge nella *Libertà*:

Dopo l'ultima piena del fiume, l'Impresa Campos ha ripreso il lavoro di ristauro alle ture presso il Ponte Sisto,

danneggiate dalle acque, e dovrà fra qualche giorno ricominciare il lavoro per estrarne l'acqua.

Quando anche l'Impresa, profittando del bel tempo, riuscisse nel suo intento, la demolizione delle briglie presso il Ponte Sisto è un lavoro che non ha che un'importanza relativa; il guaio serio consiste, secondo il nostro debole parere, nell'abbandono dei lavori della Regola. Questi lavori non potranno essere utilmente ripresi che nella primavera del 1878.

Quale sarà dunque il lavoro dell'Impresa nell'inverno? ecco una domanda interessante. La Direzione tecnica dei lavori, d'accordo coll'Impresa, si propone di costruire, durante l'inverno, il muraglione del Lungo Tevere presso la Farnesina. A tale uopo è stato già occupato l'orto ed il giardino della Farnesina. La questione col proprietario, signor Duca di Ripalta, è dunque terminata.

Il locale è stato preso già in consegna e contemporaneamente occupato.

Un primo tracciamento provvisorio è già stato eseguito sul terreno; e dalla torre della Farnesina, attualmente in demolizione, si possono già scoprire i varii punti che segnano la linea del ciglio del muraglione di sostegno, ed a 14 metri da questa l'altra che corrisponde alla facciata dei nuovi fabbricati che devono sorgere sul Lungo Tevere.

Per l'espropriazione della Farnesina, il Governo pagherà la bella somma di 750 mila lire; ma il Duca di Ripalta non ha bisogno di denaro, ed aveva interesse che la sua villa non fosse occupata.

Del rimanente, per l'interesse pubblico ci rallegriamo che questa benedetta questione della Farnesina sia terminata. Ora l'Impresa deve continuare il lavoro di demolizione di parecchie case, quindi cominciare lo sterro per l'apertura della grande trincea per principiare le fondazioni del muraglione. La distanza che corre fra il vecchio ed il nuovo muraglione è tale e tanta, che essa può fare il suo lavoro senza timore delle acque e delle piene del Tevere.

Palazzo delle Finanze a Roma — La *Nazione* scrive:

Sappiamo che entro il mese di novembre del corrente anno saranno ultimati i lavori nella parte rimanente del Palazzo delle Finanze in via 20 *Settembre*. Quella parte è destinata a sede della Direzione generale del Debito pubblico.

Quindi non più tardi del prossimo decembre (altri dice nel prossimo aprile), tutti gli impiegati addetti a quella Direzione generale saranno chiamati in Roma, e con essi sarà compiuto il trasporto nella Capitale di tutti gli Uffizii dipendenti dal Ministero delle finanze.

Lavori idraulici — La *Nazione* ha da Arezzo, 30:

Sulla importante questione dei lavori idraulici della Valle di Chiana, l'on. deputato di Cortona ha ricevuto dal Ministro dei lavori pubblici una lettera, nella quale il Ministro riconosce anch'egli come le condizioni tuttora lamentate nell'ordinamento idraulico della Val di Chiana siano poco regolari, e dice avere le migliori intenzioni per rimediarvi. Osserva però essere per ora impossibile pensare ad alcun allogamento di fondi nel bilancio 1878 per quelle opere, dacchè, trattandosi di lavori straordinarii, è necessario che la relative spesa sia prima approvata con apposita legge.

Questione lagunare veneta — Scrivono al *Barchiglione*:

La visita fatta al Brenta dagli ispettori del Genio civile Reppaccioli, Barilari e Pareto ha confermato questi signori nel favorevole giudizio che si erano formato del progetto dell'ingegnere Bocci. Essi poi hanno pienamente riconosciuto che in tal progetto si è preso a cuore gl' interessi della laguna di Chioggia, non meno che quelli di terraferma.

I Consorzii delle nostre basse campagne ancor essi hanno finito per persuadersi che l'ufficiosità dei loro scoli è andata peggiorando, in grazia dell'allontanamento del Brenta dalla Conca di Brondolo; e che di grave danno, fatale, riescirebbe alle campagne medesime l'imbonimento della laguna di Chioggia, ch'è il naturale e prossimo ricettacolo delle loro acque chiare.

Dogana centrale in Roma — Si legge nel *Diritto*:

È imminente il trasporto della Dogana — che ora sta in Piazza di Pietra — nel nuovo stabile di faccia alla Stazione ferroviaria. Gli ingegneri stanno facendo il collaudo del nuovo fabbricato, e subito dopo vi si insedieranno gli Ufficii della Dogana.

Le merci, che al momento del trasporto della Dogana si trovassero in Piazza di Pietra, vi resteranno affidate ad un custode speciale, finchè non sieno rilevate da coloro cui appartengono. Questa giacenza non potrà però durare oltre un mese, scorso il quale termine, le merci saranno trasportate nei magazzini della nuova Dogana, a spese ed a rischio dei depositanti.

Appena sgombrato il vetusto locale di Piazza di Pietra, comincieranno i lavori onde allestirvi gli Ufficii per uso della Camera di commercio e della Borsa.

Dogana centrale in Milano — In seguito alle pratiche fatte dalla Presidenza della nostra Camera di commercio, allo scopo di ottenere che nelle Convenzioni ferroviarie, in corso di stipulazione, si abbia riguardo alla eventualità che venga adottato definitivamente il progetto di costruire la Dogana unica per Milano nel locale della Stazione di Como fuori di Porta Nuova, il signor comm. Bennati, Direttore generale delle Gabelle, manda alla prefata Camera la seguente comunicazione in data 28 settembre p. p:

« Assicuro la Camera di commercio che la istituzione di una Dogana unica in codesta città è cosa che sta molto a cuore del Ministero, e che anzi, in seguito ai progetti pervenuti, fu incaricato il Prefetto della Provincia a fare tutto ciò che occorre per raggiungere lo scopo ».

Esposizione di Parigi — La *Nazione* dice:

L'on. Ronchetti, segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, ha indirizzato a tutti gli Ufficii del Genio civile una circolare d'urgenza, colla quale si dà comunicazione dell' incarico affidato al comm. Baccarini, ispettore del Genio civile, di raccogliere ed ordinare per la prossima Esposizione di Parigi le notizie monografiche e statistiche più complete che sia possibile sulle opere pubbliche italiane.

In pari tempo si invitano gli Uffizii anzidetti a voler compilare sollecitamente un indice accurato delle opere statistiche, monografiche e storiche, che, pubblicate per le stampe o manosritte, trattino, sia in generale, sia in particolare, della idrografia, orografia, geologia e viabilità ordinarie e ferrate, della edilità e della igiene di ciascuna provincia e di ogni sua parte, indicando se trovinsi in commercio, oppure ove trovansi depositate.

Gli Uffizii del Genio civile dovranno pure indicare quali carte geologiche, idrografiche o topografiche trovansi negli Archivii pubblici o privati; ed in caso di una statistica o carta topografica già fatta, dovranno procurarsene un esmplare.

Concessione di derivazione d'acqua — Con R. Decreto del 24 agosto scorso (*Gazz. Uff.* del 29 settembre p. p.) è concessa facoltà agl'individui descritti nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi indicate. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Vicenza, 1 Faenza, 1 Padova, 1 sottoprefett. di Biella); 2 concessioni d'acqua per *usi domestici*; 6 concessioni di spiaggia lacuale (2 prov. di Como, 4 sottoprefett. di Lecco).

Acquedotto Felice in Roma — Sappiamo che nell'incanto tenutosi il 24 settembre p. p. presso il Municipio di Roma, l'ingegnere Augusto Galopin-Süe rimase definitivamente aggiudicatario dei lavori relativi all'acquedotto Felice, che trovasi nel recinto della Stazione delle Ferrovie Romane.

Costruzioni navali a Venezia — Leggiamo nei giornali di quella città:

Negli scorsi giorni venne felicemente terminata la costruzione del secondo dei due scali progettati pel nostro Arsenale. Nel primo scalo si è data mano a costruire un avviso a vapore a scafo d'acciaio, l'*Agostino Barbarigo*; e si è intrapresa nel secondo scalo, testè compiuto, la costru-

-zione di un avviso consimile, al quale verrà imposto il nome di *Marc'Antonio Colonna*. Questo nuovo avviso avrà le stesse dimensioni dell'*Agostino Barbarigo*, cioè sarà una bella e forte nave, lunga 66 metri, larga 7 metri, di 3 metri d'immersione, con un dislocamento di 656 tonnellate e la cui macchina avrà la forza di 1700 cavalli-vapore.

Necrologia — Mercoledì scorso moriva in Firenze l'egregio economista cav. Bartolommeo Cini, consigliere delle Strade Ferrate Meridionali e membro del Comitato esecutivo del Consiglio stesso.

La sua perdita fu assai vivamente deplorata da quanti ne poterono apprezzare l'ingegno e le rare doti dell'animo.

Negli onori funebri resigli venerdì sera, un numero considerevole di persone tra le più distinte di Firenze seguiva il feretro, e fra questi il comm. Borgnini, direttore generale delle Ferrovie Meridionali, parecchi impiegati superiori delle Ferrovie medesime e delle Romane, e del Credito Mobiliare. Stavano alla coltre, fra gli altri, il comm. Peruzzi, il marchese senatore Garzoni, il comm. Fenzi e il commend. Nobili.

Ufficii telegrafici — Il giorno 20 settembre p. p., è stato attivato il servizio telegrafico pei privati nella Stazione ferroviaria di Torino di Sangro (provincia di Chieti).

Pubblicazioni. — In occasione del solenne ricevimento delle ceneri del compianto generale Bixio a Genova, venne pubblicato (coi tipi del *Movimento*) un interessante opuscolo dell'avv. Pietro Delvecchio, intitolato: *Nino Bixio e l'Indo-Cina*. In esso sono svolti i concetti che indussero il prode marinaio a spingersi in quelle lontane regioni per aprire uno nuovo sbocco all'operosità del commercio italiano, e si dimostrano ampiamente i vantaggi che questo ritrarrebbe seguendo la via tracciata dal Bixio.

Quest'opuscolo è dedicato al Ministro dei lavori pubblici, come caldo fautore delle nuove *Convenzioni marittime*. A questa pubblicazione va poi compagna quella del sig. Girolamo Busetto, intitolata: *Il Maddaloni, ultima impresa di Nino Bixio*.

Congresso degli operaj inglesi. — Il Congresso delle *Trades Unions*, o Società operaie, nella seduta del 19 7.bre p. p., domandò che fossero meglio applicate le leggi sulle fabbriche ed aumentato il numero degli ispettori. Chiese pure una riforma nel sistema dei giurati e la codificazione delle leggi. Le discussioni procedettero calme ed ordinate, e prive di qualsiasi odio o risentimento di classe.

Il Congresso votò ordini del giorno, in cui dichiara di « apprendere con considerevole soddisfazione che gli operaj impiegati nel commercio dei chiodi e delle viti del South-Staffordshire hanno deciso di sottoporre, di comune accordo co' padroni, all'arbitrato del deputato Joseph Chamberlain le loro questioni »; ed eccita gli operaj ed operaie ad iscriversi alle *Trades Unions*, come quelle che tendono ad assicurare ai lavoratori dell'Inghilterra una giusta parte di prodotto del loro lavoro. Votò poi per acclamazione il seguente ordine del giorno: « Questo Congresso, lamentando i frequenti scioperi e contro-scioperi, fa voti perchè tutte le questioni tra imprenditori ed operaj, che non possono ris lv rs amichevolmente tra le due parti interessate, siano deferite ad un Consiglio di arbitri debitamente costituito, in cui gl'interessi d'ambo le parti siano giustamente ed adeguatamente rappresentati ». Questa deliberazione fa onore agli operaj inglesi, la cui esperienza degli scioperi fu troppo costosa, perchè non conoscano i vantaggi dell'arbitrato!

Ma la seduta del 19 fu per gli operaj riuniti in Congresso un giorno di festa, perchè poterono udire un discorso del sig. Th. Brassey. Il Brassey è deputato ed autore della rinomata opera: *Lavoro e Salario*, ed è figlio di uno dei più grandi imprenditori e costruttori di ferrovie. Disse che, quantunque capitalista, trovandosi tra operaj, egli si considerava come tra amici, in virtù dell'alleanza tra capitale e lavoro. Notò che le *Trades Unions* sono una inevitabile necessità dello stato dell'industria inglese; eccitò i capitalisti a venir in soccorso di tali Società operaie, perchè siano guidate da uomini colti e di grande esperienza: e conchiuse col dire che, « mentre non disconosceva le qualità buone delle *Trades Unions*, le riconosceva dotate di un desiderio nobile, serio e punto egoistico di attività, e come tali le rispettava e le raccomandava alla rispettosa gratitudine de' suoi concittadini ».

Il carbon fossile di Yeso — Il signor Lyman, ufficiale europeo al servizio del Giappone, ha ultimamente pubblicato un rapporto interessantissimo sulla costituzione geologica di Yeso, grande isola situata tra Nifon e le Kurili.

Secondo quel rapporto, che vide la luce nel *Tokio Times*, il suolo di Yeso racchiude dell'oro, del rame, del piombo e delle immense miniere di carbon fossile, la cui importanza è calcolata in 150 miliardi di tonnellate.

Se questo calcolo è esatto, per un migliaio di anni l'isola di Yeso potrà annualmente fornire tanto carbon fossile, quanto ne fornisce attualmente l'Inghilterra.

Piroscafi pei laghi africani. — Leggiamo nel *Times* che nei cantieri navali di Poplar si stanno costruendo quattro piroscafi in acciaio, destinati a navigare sul lago Alberto Niyanza e sui fiumi dell'Africa equatoriale. Questi piroscafi, che furono ordinati dal colonello Gordon, governatore generale del Soudan, potranno essere facilmente smontati e messi entro casse, il cui peso non eccederà le 200 libbre.

Si calcola che per traspotare, per la via di terra, quei quattro piroscafi nelle località in cui potranno venire utilizzati, bisognerà impiegarvi almeno 4000 negri.

Esperienze contro le torpedini. — Leggiamo nel *Times* dell'11 corrente:

La Compagnia torpedinieri del Genio militare sta eseguendo a Portsmouth una serie di esperimenti per accertare gli effetti dell'esplosione di contromine in vicinanza di un sistema di ginnoti in comunicazione elettrica con la riva.

I risultati ottenuti dimostrarono la possibilità di distruggere col mezzo suddetto sistemi di ginnoti collocati a difesa dalla costa.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Le Azioni del Mobiliare italiano, dacchè si tornarono a destare dubbii e timori su quanto si diceva fosse già combinato dal Governo riguardo all'esercizio ferroviario, si fecero languide e neglette; e già ribassate di quasi 30 lire nell'antecedente ottava, ribassarono di nuovo nella successiva da 670 a 655; e non fu che negli ultimi giorni che si riebbero alquanto, e risalirono a 665 e chiusero a 671.

Gli indugi ministeriali, perniciosissimi al commercio ed alle industrie, influirono sinistramente, rispetto al mercato dei valori ferroviarii, così sostenuti dianzi, e così depressi e trascurati ora. Le Azioni della Società delle Meridionali da 350 scesero a 344, e risalirono in chiusura a 348 e 349, facendo per fine ottobre 350.50. Le Obbligazioni relative da 238.50 scesero a 237.50, ma poi ripresero il 238.50; i Boni invariati a 569.

Le Sarde, della serie A, oscillarono tra il 237 al 235; quelle della serie B, tra il 233 al 231.50; stazionarie e nominali le Pontebbane a 365.

A Parigi, le Lombarde in progressivo ribasso da 165 a 162, con ripresa per ultimo a 167. Le Obbligazioni relative anche esse oscillarono a stento tra il 227 al 222, e in chiusura trovarono qualche denaro a 225. — Le Vittorio Emanuele cadute da 229 a 220, poi risalite a 226. — Le Azioni delle Ferrovie Romane richieste a 73 e 72; le Obbligazioni a 244 e 242. — Il ribasso delle Lombarde è dovuto al ribasso toccato alle Austriache, e nella certezza che nessun dividendo sarà distribuito.

CONVOCAZIONI

L'Enologica generale italiana — Gli azionisti sono riconvocati in adunanza straordinaria pel giorno 10 corr. in Genova (Banca di costruzioni), per udire la relazione della Commissione di stralcio e deliberare sulla medesima, per assegnazione e trapasso degli stabilimenti di Alessandria, Acqui, Stradella e Rivarolo Ligure ai rilevatarii, e per la nomina dei liquidatori.

Società anonima della strada ferrata Mortara-Vigevano — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corrente in Vigevano (palazzo municipale), per udire la relazione del Consiglio di direzione e dei revisori sul rendiconto sociale 1876, e relative deliberazioni, per la fissazione del 2° dividendo 1877, per la nomina dei revisori pel 1877 e rinnovazione del Consiglio di direzione.

Società delle Cartiere meridionali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 21 corrente in Napoli (Banca Napoletana), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori per l'esercizio 1876-1877, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di amministratori uscenti di carica.

Società Meridionale dei Magazzini generali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 28 corrente in Napoli (sede sociale, corso Garibaldi), per udire la relazione sulla gestione del 3° esercizio ed il rapporto dei revisori del bilancio, e per la nomina di sette amministratori.

Avvisi d'Asta

Il 10 corrente mese, presso il Municipio di Trapani, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione del tratto di strada comunale obbligatoria Trapani-Salemi, per la somma di L. 49,000. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito L. 1500 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Campobasso, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Petrella per Palata alla ferrovia Adriatica, compreso tra il ponte in ferro sul Biferno ed il Titolo di Lucito, della lunghezza di m. 7519, in diminuzione della somma di L. 116,790.29, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Condizioni d'asta eguali a quelle dell'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Mede (prov. di Pavia), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione del 1° tronco di tombino lungo la strada Val-Verde, dall'edificio sotto la strada ferrata Torreberetti-Pavia sino allo sbocco della via Val-Verde nella via Marengo, in diminuzione della somma di L. 36,100, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono quelle stesse dell'incanto primitivo.

— L'11 detto mese, presso il Municipio di Percile (provincia di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada consorziale obbligatoria che dalla consortile Licentina presso il Ponte Murato conduce all'abitato di Percile, della lunghezza di m. 5561.29, per il presunto importo di L. 55,168.01. Lavori da eseguire entro 10 anni. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 600 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di adattamento del fabbricato del Rubatto a caserma di fanteria in Torino, per la somma di L. 52,000. Lavori da eseguire in 150 giorni. Deposito L. 5200 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra il Varco Calderaro e la Sella della Misericordia, della lunghezza di m. 2375.16, per la presunta somma di L. 107,857. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sopralzamento dei muri e costruzione di un tetto in tegole nella fonderia dello Stabilimento di artiglieria del Lagaccio in Genova, per l'importo di L. 50,000. Deposito L. 5000 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Roccagiovine (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Roccagiovine conduce alla consortile Licentina, per la presunta somma di L. 19,083.94. Lavori da eseguire entro 12 anni. Deposito interinale L. 250; cauzione definitiva L. 400, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso il Municipio di Partanna (provincia di Trapani), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta Scebbi-Sciacca, della lunghezza di m. 5711.29. Deposito interinale L. 3600; cauzione definitiva L. 6000 in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria dei Comuni di Andali e Belcastro, dalla provinciale Catanzaro-Cotrone al fiume Nasari, della lunghezza di m. 9816, per la somma di L. 103,819.04. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Monte Compatri (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Monte Compatri al confine di Rocca Priora, per il presunto importo di L. 14,569.61. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 800 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di S. Croce di Magliano si dirige ai Tre Titoli, della lunghezza di m. 14,882, per la presunta somma di L. 117,516. Lavori da eseguire pel 31 ottobre 1880. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Trinitapoli (provincia di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di uno stabilimento per le Figlie della Carità e di un ospedale per i poveri in Trinitapoli, per il presunto importo di L. 75,157.10. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 4000 in numerario o biglietti di Banca; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 1° tratto della strada Cuccaro-Sapri, compreso fra Cuccaro e la Tempa del Cucco presso Roccagloriosa, della lunghezza di m. 28,643, per la presunta somma di L. 364,565.87. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 7000 in moneta metallica o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà pure l'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto della detta strada Cuccaro-Sapri, compreso fra la Tempa del Cucco presso Roccagloriosa e Sapri, della lunghezza di metri 22,873, per la presunta somma di L. 354,727.56. Lavori da eseguire egualmente entro 3 anni. Deposito interinale e cauzione definitiva come sopra.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Schiavi, dall'abitato di Schiavi al confine del tenimento di Castelguidone presso il bosco Cerreto, della lunghezza di m. 5449.04, per la presunta somma di L. 45,741.43. Deposito L. 1524 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di compimento del tronco di strada da Laurino-Piaggine all'innesto col tronco per Sacco, della lunghezza di m. 5432.60, per il presunto importo di L. 144,598.83. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 2000 in moneta metallica o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 39ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 24 *al* 30 *settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3452	3354 3345	139 »	» »
Viaggiatori	1,006,962.85	1,017,106.35	»	10,143.50
Merci a grande velocità . .	253,521.50	233,693.45	19,828.05	»
Merci a piccola velocità . .	904,905.55	851,162.55	53,743.00	»
Totale dei prodotti ferroviari	2,165,389.90	2,101,962.35	63,427.55	»
Navigazione sui laghi . . .	28,688.60	23,230.95	5,457.65	»
Totale della settimana . . .	2,194,078.50	2,125,193.30	68,885.20	»

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 30 *settembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	29,040,105.55	28,692,689.00	347,416.55	»
Merci a grande velocità . .	8,075,990.60	7,576,486.10	499,504.50	»
Merci a piccola velocità . .	32,004,755.58	30,729,701.75	1,275,053.83	»
Totale dei prodotti ferroviari	69,120,851.73	66,998,876.85	2,121,974.88	»
Navigazione sui laghi . . .	716,573.11	593,819.45	122,753.66	»
Totali	69,837,424.84	67,592,696.30	2,244,728.54	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 39ª settimana . . .	619.92	626.70	— 6.78	— 1.08
Prodotti totali . . .	20023.42	20029.56	— 6.14	— 0.03

Strade Ferrate Meridionali

36ª Settimana. — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	427,967.40	295.97
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	401,084.19	277.37
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 26,883.21	+ 18.60
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	15,176,716.22	10495.65
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	13,796,860.14	9,541.40
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,379,856.08	+ 954.25
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	140,968.10	124.75
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	114,180.03	114.07
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 26,788.07	+ 10.68
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,092.15	4,853,436.93	4,443.93
Introiti corrisp. nel 1876 .	983.36	3,981,862.86	4,049.16
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+108.77	+ 871,574.07	+ 394.77

Strade Ferrate Romane

29ª Settimana — *Dal* 16 *al* 22 *luglio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	460,450.62	14,586.92
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	527,118.79	16,698.23 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	66,668.17	2,112.31
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 22 luglio 1877 .	1,646	15,699,886.87	17,149.96
Periodo corr. 1876	1,646	14,103,290.40	15,372.39
Aumento	—	1,596,596.47	1,777.57
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercìta dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1877.

QUALITÀ DEI PRODOTTI	LINEA VICENZA-SCHIO Quantità	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-CASTELF.CO Quantità	LINEA TREVISO-CASTELF.CO Importo
Viaggiatori . . .	7481	9,562.97	1796	3,081.19
Bagagli e cani . .	185	179.21	106	79.30
Merci a G. velocità	730	648.82	»	»
Merci a P. velocità	484	5,028.00	»	»
Introiti diversi . .	»	710.32	»	»
Totale L.	8880	16,129.32	1902	3,160.49

ANNUNZI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA,

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. **53,000** circa
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, piastre, chiodi, ecc. » **6,013,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **402,000** »
FERRO e acciaio in tornitura e limatura. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **16 Ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 18 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA.

Si fa noto al pubblico che nel giorno di giovedì 11 ottobre prossimo alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo l'incanto per l'appalto della opere di costruzione del *ponte in muratura* sul torrente *Ceronda* lungo la strada consortile, amministrata dalla Provincia, da *Venaria Reale a Fiano*.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 79,000, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di appalto deliberato scadranno il 27 ottobre suddetto a mezzodì.

I lavori saranno intrapresi appena ne sarà data regolare consegna ed ultimati nello spazio di quindici mesi, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere Capo governativo o provinciale, e depositare presso la Segreteria della Provincia un'ora almeno prima dell'apertura dell'incanto la somma di L. 3000 od un equivalente titolo sul Debito Pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto col deposito nella Cassa dello Stato a ciò autorizzata della somma di L. 8000 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto, e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 26 settembre 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si notifica ai signori portatori d'Obbligazioni di questa Società che la Cedola di L. 7.50 maturante al 1° ottobre p. v. sarà pagata, sotto deduzione della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13.873 0[0.

a *Firenze*	presso	la Cassa Centrale in	L. it.	6.46
» *Ancona*	»	id. dell'Esercizio	»	6.46
» *Napoli*	»	id. Succursale id.	»	6.46
» *Palermo*	»	i signori I. e V. Florio	»	6.46
» *Livorno*	»	la Banca Nazionale nel Regno d'Italia (Succursale di)	»	6.46
» *Genova*	»	Cassa Generale	»	6.46
» *Torino*	»	Società Generale di Credito Mobiliare Italiano	»	6.46
» *Roma*	»	id. id.	»	6.46
» *Milano*	»	il signor Giulio Belinzaghi	»	6.46
» *Venezia*	»	i signori Jacob Levi e Figli	»	6.46
» *Ginevra*	»	i signori Bonna e C.	Fr.	6.46
» *Parigi*	»	la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	»	6 46
» *Bruxelles*	»	la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	6.46
» *Berlino*	»	il sig. Meyer Cohn	»	6.46
» *Francoforte s[m*	»	il sig. B. H. Goldschmidt	»	6.46
» *Amsterdam*	»	il sig. Joseph Cahen	Fior.	3.03.5
» *Londra*	»	i sigg. Baring Brothers e C.	L. st.	0.5.2

Alla stessa epoca sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni sortite alla 10ª estrazione avvenuta il 15 maggio p. p. al loro valore nominale.

NB. Onde riscuotere le Cedole (*coupons*) all'Estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Firenze, 17 settembre 1877. LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 10 Ottobre 1877 N.° 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

a tutto il 1876

Dall'egregio signor comm. P. Valsecchi, Direttore generale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici, ci venne gentilmente trasmesso in questi giorni un esemplare della sua *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane per l'anno* 1876 (Roma, tip. Er. Botta, 1877); e noi ci affrettiamo a darne esatto ragguaglio ai nostri lettori, sicuri di far loro cosa gradita, specialmente in questo momento, in cui tanto vivamente si agita la questione ferroviaria, ed una Conferenza internazionale di statistica ferroviaria trovasi aperta in Roma.

Nella lettera preliminare, con cui il comm. Valsecchi indirizza la sua Relazione all'on. Ministro Zanardelli, è detto che questa Relazione fa seguito a quella presentata lo scorso anno relativamente al triennio 1873-74-75 (*), perchè « il vantaggio che si trae, massime sotto l'aspetto amministrativo, da siffatte pubblicazioni, essendo parso maggiore e più immediato se, come si pratica per altri pubblici servizii, così anche per quello delle ferrovie, a luogo di Relazioni trimestrali, si pubblicassero delle Relazioni annnali, si è pensato di raccogliere i dati relativi al decorso anno 1876, che, coordinati fra loro, costituiscono appunto la Relazione attuale per l'anno medesimo ».

E noi non possiamo che lodare il comm. Valsecchi di questa sua deliberazione, che speriamo veder puntualmente osservata anche negli anni avvenire.

La Relazione è divisa, come la precedente, in tre parti distinte, cioè:

(*) V. *Monitore*, N. 37. 38 e 41 del 1876.

1° Costruzioni ferroviarie per conto diretto dello Stato;

2° Costruzione delle ferrovie concesse all'industria privata;

3° Esercizio delle Strade ferrate italiane.

Ma noi, come abbiam fatto lo scorso anno, crediamo opportuno di prendere anzitutto in esame la parte terza, da cui si desumono i dati generali più interessanti, riservandoci di addentrarci in seguito nell'esame delle altre due parti.

Dal capitolo I intitolato: *Sviluppo, costo e dotazione di materiale mobile,* rileviamo che durante l'anno 1876 vennero aperti successivamente al pubblico esercizio 13 nuovi tronchi di ferrovie, dei quali 5 sulla rete dell'Alta Italia, 4 sulla rete Sicula, 2 sulla rete Calabrese, 1 sulla Torino-Lanzo, ed 1 sulla Vicenza-Thiene-Schio, della complessiva lunghezza di chil. 260.

Per cui la estensione della rete ferroviaria italiana al 1° gennaio 1877 risultava come segue:

Lunghezza della rete al 31 dicembre 1875, chil. 7,687 (1)
Tronchi aperti durante il 1876 . . . . » 260 (2)

Totale al 1° gennaio 1877 chil. 7,947 (3)

Il rapporto poi della popolazione e della superficie territoriale dello Stato col numero dei chilometri di ferrovie in esercizio al 1° gennaio 1877 risulta come segue:

(1) Nella precedente Relazione, la lunghezza totale delle linee in esercizio era indicata in chil. 7,686, perchè le lunghezze dei tronchi Camerlata-Como ed Eboli-Potenza, prima calcolate rispettivamente in chil. 3 e 41, si sono rettificate in chil. 5 e 40.

(2) In questa cifra sono compresi, per la linea Vicenza-Thiene-Schio (chil. 32), i 2 chil. comuni colla linea Milano-Venezia.

(3) In questo totale sono compresi il tronco Torino-Rivoli a scartamento ridotto, di chil. 12, ed i tratti comuni, che misurano chil. 143; ma non la ferrovia a cavalli Settimo-Rivarolo, di chil. 23.

Rispetto alla popolazione del Regno, secondo il censimento del 1871 (26,801,154 abitanti), si avevano chilom. 2,928 per ogni 10,000 abitanti, mentre nel 1875 erano invece chil. 2,868; e quindi si ha un aumento di chilometri 0,060.

Rispetto alla estensione territoriale, si avevano chilom. 2,682 per ogni miriametro quadrato, mentre nel 1875 erano chil. 2,595; e quindi si ha un aumento di chilometri 0,087.

La situazione poi generale delle ferrovie italiane al 1° gennaio 1877 è così riassunta dal relativo prospetto *A*, colla ripartizione tra le rispettive Società concessionarie ed esercenti:

		in esercizio	in costruzione	in progetto	Totale
Rete dell'Alta Italia . . .	Chil.	3461	63	6	3530
» delle Romane	»	1673	24	»	1697
» delle Meridionali . . .	»	1454	»	193	1647
» delle Calabro-Sicule . .	»	1085	208	»	1293
» delle Sarde	»	198	»	190	388
Linee diverse	»	99	208	379	686
		7970	503	768	9241
Da dedurre per il tronco Settimo-Rivarolo	»	23	»	»	23
	Totale chil.	7947	503	768	9218
E deducendo pure i tratti comuni in	»	143	»	»	143
Si ha la lunghezza assoluta della rete italiana al 1° gennaio 1877	»	7804	503	768	9075

La dotazione del materiale mobile in esercizio e in costruzione al 1° gennaio 1877 ci viene così riassunta dal prospetto *B*, ripartitamente per le diverse Società e per serie di veicoli; avvertendo però che tale dotazione si riferisce soltanto alle ferrovie a scartamento ordinario, e non comprende quindi il materiale della ferrovia Torino-Rivoli a scartamento ridotto:

	Macchine locomotive	Carrozze da viaggiatori	Carri da merci
Rete dell'Alta Italia . . .	727	2,176 (1)	14,675
» delle Romane	251 (2)	844 (3)	3,544 (4)
» delle Meridionali . . .	207	653	2,988
» delle Calabro-Sicule . .	128 (5)	500	1,229 (6)
» delle Sarde	17	45 (7)	163
Reti diverse	9	59	104
Totale	1,339	4.277	22,703

(1) 1 in costruzione — (2) 20 idem — (3) 10 idem — (4) 125 idem — (5) 14 idem — (6) 9 idem — (7) 2 idem.

Per conoscere poi le quantità e qualità del materiale mobile in esercizio e in costruzione al 31 dicembre 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	in esercizio	in costruzione	Totale
Macchine locomotive			
A ruote libere	127	»	127
A 4 ruote accoppiate . . .	661	14	675
A 6 idem . . .	437	20	457
A 8 idem . . .	80	»	80
	1,305	34	1,339
Carrozze da viaggiatori			
Di lusso e di 1ª classe . . .	550	11	561
Miste di 1ª e 2ª » . . .	515	»	515
Di 2ª classe	900	»	900
Miste di 2ª e di 3ª classe . .	19	»	19
Di 3ª classe	2,252	»	2,252
Di 4ª »	28	2	30
	4,264	13	4,277
Carri da merci			
Coperti	12,883	109	12,992
Scoperti	9,390	25	9,415
Diversi	296	»	296
	22,569	134	22,703

Volendo infine conoscere il ragguaglio del materiale mobile per ogni chilometro in esercizio (comprendendo insieme quello in esercizio e quello in costruzione, perchè la proporzione di quest'ultimo riesce insensibile), abbiamo le cifre seguenti:

	Macchine locomotive	Carrozze da viaggiatori	Carri da merci
Rete dell'Alta Italia . . .	0,210	0,629	4,240
» delle Romane	0,150	0,504	2,118
» delle Meridionali . . .	0,142	0,449	2,055
» delle Calabro-Sicule . .	0,118	0,461	1,132
» delle Sarde	0,086	0,227	0,828
Reti diverse	0,281	1,844	3,250
Proporzioni complessive	2,844	0,017	2,861

Nel prospetto *C* troviamo poi indicato l'importo dei lavori di costruzione e del materiale di dotazione in esercizio al 1° gennaio 1877, ma di questo ci occuperemo nel prossimo numero. (*Continua*).

I FRENI CONTINUI
sulle ferrovie inglesi

Dall'egregio nostro corrispondente di Londra, ing. G. Melisurgo, riceviamo la seguente lettera, che tratta di un argomento importante per la sicurezza dei viaggiatori sulle strade ferrate. Noi la pubblichiamo quindi assai volentieri, tanto più ch'essa si collega coll'altro importante argomento dei segnali, di cui trattava l'articolo del *Journal des travaux publics*, che abbiamo tradotto nel nostro numero del 26 settembre p. p., col titolo: *Della sicurezza dei treni in corsa.*

Londra, 30 settembre.

Qualche tempo fa, v'informai delle esperienze fatte da queste Compagnie ferroviarie di differenti freni continui (*continuous brakes*) attualmente in uso, e dei risultati ottenuti (*). In quella medesima corrispondenza aggiunsi che tre sistemi erano in concorrenza, il *Clark*, il *Westinghouse*, il *Vacuum brake*; e che tra questi si voleva da taluni che *uno solo* fosse quello da adottarsi dalle diverse Ferrovie, senza di che il servizio di veicoli isolati od altri qui in uso, che

(*) Vedi *Monitore*, N. 28 a. c.

passano da una linea all'altra, non avrebbe, secondo essi, potuto compiersi con la sicurezza che si vuole raggiungere, il congegno del freno d'un veicolo non corrispondendo a quello d'un altro.

Scrissi pure che questa unificazione era vivamente contrastata; ed infatti la lotta dura, e penso durerà un pezzo, poichè le Compagnie non sono qui troppo facili a piegarsi a certe esigenze non interamente imperiose (com'è appunto questa, poichè il servizio si compie ora tra le diverse linee con differenti freni); ed anche perchè gl'ingegneri meccanici ed i costruttori speciali si oppongono a siffatta unità, la quale, per le patenti o brevetti presi, costituirebbe un monopolio importante nelle mani del proprietario del tipo prescelto. Giova però seguire il progresso dell'importante vertenza, la quale conta tra gli unitarii l'*Engineer* ed il *Board of Trade*, da cui dipendono in certo modo le Ferrovie inglesi. Tra gli ultimi fatti che provano la sussistente vertenza, evvi una circolare del *Board* medesimo, degli ultimi giorni dello scorso mese, la quale sembra voler fissare un termine perentorio per una decisione in proposito.

L'onorevole Edward Stanhope, che la scrive come segretario del *Board of Trade* presso il Parlamento, di cui è anche membro, fa osservare che dalla corrispondenza tra il *Board* e le Compagnie risulta, tre quarti degli *accidenti ferroviarii* aver potuto essere, se non evitati, certo mitigati, se i treni fossero stati tutti provvisti di freni continui. Però il signor Leeman, in una lettera del 18 aprile (compresa nell'anzidetta ufficiale corrispondenza), stabiliva *non essere essenziale che una sola forma di freni fosse invariabilmente adottata*, perchè ciò si opponeva a quel progresso che nasce dalla concorrenza.

Nondimeno il *Board* ha un'opinione differente, e così ragiona. Il *London and North-Western*, il *Great Northern*, e le ferrovie del *Midland*, che hanno treni sino alla Scozia, e passano sopra le ferrovie *Caledonian North-Eastern*, *North British*, *Glasgow and South Western*, e *Higland*, avrebbero maggiore sicurezza, se alle Stazioni di *Carlisle, Glasgow, York*, *Edimburg*, *Perth*, *Juverness*, il sistema dei freni fosse unico nei diversi veicoli che vi convergono. Ma, benchè ciò sembrasse evidente, nulla è stato fatto per raggiungere tale risultato; ed il *Board* è dolente di rilevare che le Compagnie, non solo non si dispongono ad ottenerlo, ma ricusano apparentemente di prendere un partito.

Esaminando poi il merito dei diversi freni in uso od in esperimento, risulta dalle risposte fatte al *Board* dalle Compagnie ai quesiti da esso posti in proposito, che le loro conclusioni sono differenti, e spesso contradditorie. Il *London and North Western Company* si dichiara soddisfatto di un freno meccanico, riservato per i casi straordinarii, e che può soltanto essere posto in azione, lungo il treno, dal macchinista o da un conduttore, per mezzo di una gomena di comunicazione. Nessun'altra Ferrovia sembra però avere adottato tale sistema. — D'altra parte, molte Compagnie attestano la loro migliore soddisfazione per il sistema atmosferico o *vacuum brakes*, il quale è invece rifiutato del tutto dal *London and North Western*. — Il *Great Northern* ha adottato un *vacuum brake* (vi sono diversi modi in questo sistema), il quale può funzionare da sè stesso (*self-acting*), ma che attualmente non sembra adoperato a quest'uso. — Il *Midland, North Eastern, North British*, e diverse altre linee sembra abbiano sperimentato ed adottato un freno, che è *self-acting*. — Il *Manchester*, *Sheffield, Lincolnshire* ritengono che nuove cause di pericolo derivino dall'esercizio del *freno continuo*, ma non le descrivono.

Di fronte a così differenti risultati, non ostante gli sforzi riconosciuti di parecchie Ferrovie per l'esperimento delle diverse maniere di freni, il *Board of Trade* non può ritenere soddisfacenti i riscontri da esse ottenuti; a lui sembra anzi che dalle varie Compagnie non si sia preso per base di concordare quale sia, a loro avviso, l'essenziale per definire un buon freno continuo.

Nell'opinione del *Board of Trade*, le condizioni essenziali sono:

a) Il freno dev'essere capace di fermare i treni all'istante della loro azione, e capace di essere messo in esercizio dal macchinista o dalle guardie;

b) In caso di accidenti, deve potere istantaneamente funzionare da sè stesso;

c) I freni debbono potersi collocare e togliere con facilità alle macchine ed a qualsiasi veicolo;

d) I freni debbono essere regolarmente in funzione, durante l'esercizio giornaliero;

e) I materiali che li compongono debbono essere di sostanze durevoli, di manutenzione facile.

Il *Board of Trade* crede che le inchieste già fatte non mettano in dubbio l'importanza di queste condizioni, e che le esperienze fatte bastino per mettere le Compagnie in grado di venire ad una unanime conclusione. Esse non possono trovare ragione di rimandarla; ed il *Board* fallirebbe alla sua missione, se non le stimolasse ad una immediata soluzione, ad un'azione comune nell'argomento: le Compagnie, come i loro agenti e come il pubblico, sono tutti interessati ad un tale risultato, trattandosi di garantire la sicurezza pubblica, che non si può far dipendere dalla lotta delle opinioni e degli interessi diversi. In conclusione, il *Board* chiama l'attenzione delle varie Compagnie sulla vertenza, perchè possano offrirgli elementi per informare il Parlamento nella prossima sessione, e chiede loro completi rendiconti degli esperimenti che si faranno per l'uso di un soddisfacente sistema di freni.

Tutto quanto precede dimostra le difficoltà che qui esistono in proposito. È certo che sembra conveniente l'adozione di una misura comune per tutte le Compagnie, ma nulla prova assolutamente che sia giunto ancora il momento di definirla. L'opinione del *Board of Trade* sarà certo tenuta in conto; ma, di fronte ad essa, evvi quella delle Compagnie, dei loro ingegneri, che hanno più importanza, e che sanno, per l'esperienza continua, come il tempo, l'esempio ed il progresso ottenuto dalla concorrenza, anzichè le circolari, possano risolvere l'importante vertenza. Nulla è assoluto in fatto di congegni ferroviarii: quello che soddisfa oggi, zoppica domani; i criterii e le esigenze si mutano coi bisogni illimitati, mutabili del traffico. E queste cose sono già troppo nella convinzione del pubblico inglese, per ritenere che i desiderii e le sentenze degli agenti del Potere avranno una pratica applicazione, e che il Parlamento le imporrà, specialmente dopo che dall'ultima Commissione d'inchiesta si è raccomandato l'uso dei freni continui, ma non quello di un *unico* freno per tutte le Ferrovie.

G. M.

Nostre Corrispondenze

Roma, 7 ottobre

Dacchè si afferma ora qui generalmente che l'on. Presidente del Consiglio, recandosi a Brescia dopo l'inaugurazione della ferrovia Vicenza-Treviso-Bassano, tornerà alla Capitale portando seco le Tavole della legge, voglio dire le Convenzioni per l'esercizio ferroviario approvate dall'on. Zanardelli, io non contrarierò la generale fiducia, opponendovi i miei dubbii non ancora vinti. L'aspettativa non sarà lunga, perchè in ogni caso l'on. Depretis non sarà obbligato a confabulare quaranta giorni e quaranta notti con l'on. Zanardelli, come già con Jeova sul Sinai l'antico legislatore degli Ebrei. —

Intanto, lasciando la descrizione della festa inaugurale alla quale non assistei che in ispirito, e che vi sarà molto probabilmente fatta da qualche vostro corrispondente speciale, io scioglierò la mia promessa della scorsa settimana, e seguirò il mio vecchio costume di tesservi per sommi capi la storia della nuova strada ferrata italiana.

Quantunque giunte a maturità e venute alla luce del mondo coll'intervallo di parecchi giorni dall'una all'altra, locchè non è caso nuovo in natura, la ferrovia da Vicenza a Treviso e quella da Padova a Bassano sono il frutto di un solo concepimento e di un solo parto, e però ricevettero un unico battesimo. Gli è col decreto del 18 marzo 1875 che il Governo, in forza della facoltà venutagli dalla legge 29 giugno 1873 relativa alle ferrovie nelle provincie Venete e di Mantova, approvò la concessione per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie Vicenza-Treviso e Padova-Bassano, in testa al Consorzio delle provincie di Vicenza, Treviso e Padova

La prima si distacca dalla linea Vicenza-Padova, a metri 1494 dall'asse del fabbricato passeggeri, dalla Stazione di quella verso questa città, e giunge alla Stazione di Treviso, attraversando i territorii dei Comuni di Lisiera, Carmignano, Cittadella, San Martino di Lupari, Castelfranco, Albaredo ed Istrana. Il suo sviluppo dal punto di distacco misura chil. 58.143, e la sua lunghezza totale da percorrersi risulta di chil. 59.998, computando i sovra indicati 1494 metri ed altri 360 entro la Stazione di Treviso, comuni colle ferrovie dell'Alta Italie.

Sulla lunghezza complessiva i tratti in curva non rappresentano che metri 5113, col massimo raggio di metri 2000, e coi rimanenti tutti superiori a m. 400, tolti soltanto i due di questa precisa misura appartenenti alle curve d'entrata e uscita dalla Stazione di Cittadella. Gli sterri furono di metri cubi 10,440, i riporti di metri cubi 369,046. Un ponte sul Brenta a Fontaniva, della complessiva luce di m. 300, a travate in ferro e stilate in ghisa, diviso in 30 campate di m. 10 cadauna; un ponte sul Sile ad una travata di m. 25, e un ponte sul Musone di m. 10 costituiscono i manufatti speciali della linea; i normali ascendono al numero di 170. Nove sono le Stazioni, compresa quella di Cittadella comune alle due linee, e 67 i caselli di guardia.

La seconda delle due suindicate ferrovie si distacca dalla parte della Stazione di Padova che guarda verso Verona, a metri 50 dal punto di diramazione della linea per Ferrara e Bologna; e varcato il Brenta, si dirige verso Camposampiero, deviando sensibilmente dalla retta che unirebbe Padova e Cittadella, in vista della sua coordinazione con una eventuale congiunzione tra Venezia e Bassano. Da Camposampiero corre a Cittadella per salire di poi a Bassano, dove ora s'arresta, e d'onde per la vallata del Brenta potrà, sollecitamente speriamo, proseguire sino in Val d'Adige, a ricongiungersi coll'attuale linea del Brennero.

La lunghezza è di chil. 46.600, dei quali 41.253 sono tratti rettilinei, e 5.347 in curve con raggi da m. 400 a 3000. Si eseguirono m. c. 72013 di sterri e m. c. 259,770 di riporti. L'opera d'arte principale consiste in un ponte sul Brenta a Vigodarzere, della luce complessiva di m. 90, a travate in ferro e stilate in ghisa; le opere normali ammontano a 137. Otto sono le Stazioni, esclusa la comune di Cittadella, e 59 i caselli di guardia. La pendenza varia dal 0 al 7 p. 00[00 in entrambe le linee, e l'importo complessivo del loro costo supera di poco i 9 milioni. —

E fu uno opportunissima coincidenza codesta consacrazione di un nuovo fattore di prosperità nazionale coll'apertura avvenuta ieri in Roma della Conferenza internazionale ferroviaria, della quale m'intrattenni già particolareggiatamente nelle vostre colonne. La notizia telegrafica di questa festa, degna veramente di un paese civile e laborioso, giunta ieri nella sala dell'adunanza inaugurale, deve avere contribuito a porre maggiormente in buona vista l'Italia presso gli illustri stranieri ivi intervenuti; ed avendo detto l'on. Ministro degli esteri che le ferrovie non sono chiamate soltanto a sciogliere il problema economico, ma altresì ad assicurare la civiltà, raffermando la solidarietà fra le Nazioni, non si obbietterà contro di noi, che si predica bene e si raspa male. (V. le *Notizie ferroviarie*). —

Un'altra prova, ancora più solenne perchè più ampia, dei notevoli progressi da noi compiuti in pochi anni rispetto alle costruzioni ferroviarie, tanto riguardo al quantitativo di chilometri, quanto alla non comune difficoltà delle opere felicemente eseguite, gli illustri ospiti nostri testè citati la troveranno nella pregevole *Relazione statistica sulle costruzioni e sull'esercizio delle strade ferrate italiane*, pubblicatasi proprio di questi giorni dal Ministero dei lavori pubbblici, e fatta loro distribuire ieri, con ottimo senso di opportunità, dall'on. comm. Valsecchi, il quale, come sapete, n'è l'egregio autore (*V. il primo nostro articolo d'oggi*).

Il parlare a lungo di questo volume è cômpito vostro, non consentendolo a me, con mio rammarico, l'angustia dello spazio ordinariamente concessomi nel vostro diario e occorrente per la trattazione dei negozii settimanali, —

Sembra anche sicuro ed imminente il ritorno a Roma dell'on. Zanardelli, ritorno indubbiamente desiderabile per la sentita urgenza di un energico impulso all'amministrazione dei lavori pubblici, la quale, mercè l'esperienza e lo zelo dei suoi funzionarii, può bene disimpegnare gli affari ordinarii, ma non mettere mano alle opere straordinarie, senza l'intervento del Ministro. Così quei benedetti nuovi statuti della Compagnia Reale Sarda non isperano e non attendono più oramai che dalla presenza dell'on. Zanardelli e dell'on. Ronchetti la rottura dei lunghi indugi a concedere la chiesta approvazione

La vacua protesta Monga, della quale già vi parlai nella mia lettera del 25 settembre, tendente ad attaccare la validità dell'ultima assemblea generale degli azionisti delle Ferrovie Sarde, se parve degna di considerazione e di peso ai soliti Fabi indugiatori, non reggerà di certo all'esame critico e spassionato dell'on. Ministro dei lavori pubblici. Anzi, poichè essi sono pure due valenti giureconsulti, io non so resistere al desiderio di mettere loro integralmente sott'occhio un *considerando*, compreso in una importante sentenza pronunziata il 1° corrente dal Tribunale di commercio della Senna.

Ecco le testuali parole: « Que une prétention pareille à celle de Mercier, si elle pouvait être accueillie, ne tendrait à rien moins qu'à autoriser un actionnaire dissident a remettre continuellement en question chaque décision prise par la majorité, et ce contrairement aux statuts et au mépris de toute raison, à jeter la discorde et la perturbation dans les Société et à rendre leur fonctionnement, leur existence même absolument impossible ».

Il banchiere signor Mercier è anch'egli, come si capisce facilmente, una brava persona, la quale, come

il signor Monga, aveva in testa di infirmare la validità di deliberazioni adottate dalla maggioranza di varie assemblee di azionisti, e il competentissimo Tribunale della Senna respinse interamente le sue ragioni (che erano pure, bisogna dirlo, assai più numerose e di maggior valore che quelle del signor Monga stesso) con molti considerandi assennati, fra i quali quello da me citatovi, concludendo: « Qu'il ressort de là qu'il n'y a pas lieu de faire droit aux demandes en nullité des assemblées générales et par suite des résolutions qui y ont été prises ». La causa, sostenutasi a Parigi, in questa parte speciale è identica a quella della Compagnia Reale Sarda, e identico quindi a quello del Tribunale di commercio della Senna sarà il verdetto dell'on. Zanardelli. Pensi egli che un altro indugio, anche breve, può arrecare la conseguenza di un altro anno perduto per la costruzione delle ferrovie Sarde, perchè la stagione dei lavori nell'isola non dura appunto che dall' ottobre al maggio; ed un altro anno perduto significa un danno incalcolabile per la Compagnia concessionaria e per la Sardegna.

Ritorno per un momento alla sentenza commerciale dianzi accennata, perchè indirettamente interessa ancora in altra maniera il nostro paese. Infatti, essa riguarda una lite gravissima intentatasi contro il *Crédit Mobilier*, ossia contro ai propri amministratori, dei quali i principali sono i signori Erlanger, quelli stessi che partecipano colla reputatissima Casa omonima di Francoforte nella domanda di concessione per la linea Eboli-Reggio. Or bene, poichè parecchi nostri giornali italiani attaccarono con colpevole leggerezza la solidità e la moralità dei suddetti banchieri, a me sembra atto di giustizia l' annunziare come dinanzi ai Tribunali essi abbiano riportato piena vittoria contro i loro avversarii, i quali cercarono di porre in giuoco la loro reputazione e la loro fortuna. —

Chiuderò con qualche interessante massima del Consiglio di Stato, recentemente emessa in materia di lavori pubblici:

— Se sul suolo di una strada nazionale soppressa, il pubblico da tempo immemorabile, anche dopo che cessò la viabilità nazionale, mantenne sempre un continuo non interrotto passaggio per certi usi necessarii, quella strada deve ritenersi *vicinale*, soggetta a servitù pubblica.

La vendita fatta dal Demanio della proprietà del suolo della strada, non varia gli effetti della servitù preesistente del pubblico: essa deve considerarsi perciò come opera pubblica del Comune, sotto il rispetto della viabilità e della polizia stradale; onde il Sindaco può d'Ufficio far rimovere gli ostacoli frapposti al transito dal compratore del suolo stradale. —

— Una strada, che non mette in comunicazione il capoluogo del circondario con uno dei porti marittimi più importanti, e che non può provvedere agli interessi agricoli e commerciali della provincia o della maggioranza di essa, ma la cui importanza è circoscritta all'interesse di due Comuni, non può comprendersi nella categoria delle strade provinciali, nè pel parag. *c*, nè pel parag. *d* dell'art. 13 della legge sui lavori pubblici. —

— Entra nelle attribuzioni del Prefetto la spedizione del mandato coattivo a carico del Comune che si rifiuta di soddisfare la spesa dei progetti delle strade obbligatorie compilati d'Ufficio. —

— Una variante al progetto d'un ponte, intesa ad accrescerne la larghezza, non può considerarsi come un aumento di opere pubbliche, ma bensì come modificazione ed aggiunta al progetto stesso. —

— L'intendimento di allontanare dalla gara gli speculatori disonesti non è motivo sufficiente alla dispensa dai pubblici incanti per lavori che importano un onere allo Stato. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Lunedì ebbe luogo l'annunciata inaugurazione delle ferrovie consorziali Padova-Bassano e Vicenza-Treviso, secondo il programma già pubblicato nel precedente nostro numero.

All'ora stabilita, tre convogli partirono dalle rispettive teste di linea, Vicenza, Padova e Treviso, e giunsero quasi contemporaneamente alla Stazione d'incrociamento, a Cittadella, portando complessivamente un 350 invitati. Tra questi si notavano il presidente del Consiglio dei ministri, il segretario generale del Ministero dei lavori pubblici, parecchi senatori e deputati, il vescovo sussidiario di Padova, i rappresentanti delle Ferrovie dell'Alta Italia, le Autorità provinciali e comunali, i rappresentanti della stampa, nonchè parecchie notabilità tecniche ed amministrative.

Gli onori della festa erano fatti dal senatore Lampertico, presidente del Consorzio interprovinciale delle ferrovie venete; e l'on. Breda rappresentava la Società Veneta costruttrice ed esercente.

Lungo le strade percorse dai tre treni, le Stazioni e le piccole borgate erano stipate di popolazione plaudente.

All'arrivo a Cittadella gl'invitati sedettero ad una lauta refezione in un locale benissimo disposto: e quindi in un solo convoglio furono trasportati a visitare il gran ponte in ferro sul Brenta a Fontaniva. Dopo una sosta di pochi minuti, il treno inaugurale retrocesse per procedere direttamente verso Bassano. L'arrivo in quell'amena città non poteva essere più imponente. La popolazione della città e dei dintorni era accalcata sullo spianato della Stazione, ove gl'invitati furono accolti col massimo entusiasmo, e condotti in città con una lunga fila di carrozze.

Visitato quindi il Museo ed i punti principali della piccola, ma graziosa città, veniva nel sito più ameno, detto *alle Fosse*, imbandito un sontuoso banchetto, sotto un elegante padiglione appositamente eretto.

Al momento dei brindisi, parlò per primo il senatore Lampertico, in nome del Consorzio da lui presieduto, ponendo in rilievo il meraviglioso fatto della ferrovia, dovuto all'iniziativa delle tre provincie Padova, Vicenza e Treviso, e additandolo come nobile esempio di concordia e di operosità. Lodò quindi la Società Veneta costruttrice, e ringraziò vivamente il Governo dell'appoggio dato all'opera ora felicemente compiuta dopo non pochi, nè lievi ostacoli. Deplorò l'assenza del principe Umberto, che si sperava avesse ad onorare la festa; deplorò pure la persistente malattia del Ministro dei lavori pubblici; e chiuse facendo un brindisi al Re.

A lui rispose tosto l'on. Depretis con un breve, semplice ed affettuoso discorso, di cui la parte principale, ch'è la seguente, merita d'essere testualmente riferita:

« Signori, se l'esempio dato dalle tre Provincie venete, che hanno compito colla propria iniziativa e colle solo loro forze la bell'opera che oggi abbiamo percorsa, fosse imitato da molte provincie d'Italia; se questa epidemia del bene potesse rapidamente propagarsi, come suol fare l'epidemia del male; se questo esempio dell'energia cittadina, in cui la prima parte non è dovuta al Governo, mentre al Governo

spetterà invece grandissima parte dei frutti, trovasse imitatori, oh! allora l'essere Ministri delle finanze non sarebbe opera tanto difficile e ingrata. »

Queste parole furono coperte d'applausi. Egli terminò facendo un brindisi alla prosperità delle provincie del Consorzio, ed augurando che il loro esempio possa estendersi a tutta la penisola.

Dopo di lui parlò l'on. Breda, direttore della Società Veneta di costruzioni, ringraziando delle lodi a questa dirette, ed esprimendo la sua fiducia nella riescita dell'impresa. Il Sindaco di Bassano ringraziò quindi gl'intervenuti, in nome della sua città; ma l'on. Secco, deputato di Bassano, ebbe l'infelice pensiero di sollevare quistioni politiche, che furono però troncate dal grido unanime di *Viva l'Italia!*

Senz'altri incidenti, la bella festa si chiuse splendidamente, trovandosi nel ritorno tutte le Stazioni illuminate con fuochi di Bengala.

L'on. presidente del Consiglio, in compagnia dell'on. Ronchetti, recavasi a Brescia per conferire col suo collega Zanardelli.

Rimandiamo poi i lettori alla nostra *Corrispondenza da Roma*, circa i ragguagli tecnici relativi alle nuove ferrovie.

L'incidente sollevato dall'on. Secco avendo impedito all'egregio cav. Ratti, ispettore centrale delegato delle Ferrovie dell'Alta Italia, di pronunciare alcune parole da lui preparate a nome dell'Amministrazione ch'egli rappresentava, noi siamo lieti di poterle qui riferire testualmente, come opportuno complemento della premessa narrazione:

In assenza del Direttore generale della Società, sig. comm. Massa, il quale con suo vivo rincrescimento si trovò impedito d'assistere a questa festa, vedo riservato a me il piacere ed insieme il dovere di manifestare, in nome dell'Amministrazione che qui ho l'onore di rappresentare, la più viva sua gratitudine verso la Società Veneta, che con cortese pensiero volle chiamare anche i funzionarii della Società dell'Alta Italia a partecipare a questo ritrovo inaugurale.

Ad un tale piacere, per me vivissimo, se ne aggiunge un altro non meno sentito, quello di vedermi offerta l'occasione di rendere, in mezzo a voi, o signori, un omaggio sincero alla felice riescita della difficile intrapresa, che ora qui inauguriamo.

Dico difficile, perchè, ove si ponga mente alle cure e preoccupazioni infinite che porta seco la costruzione di una linea ferroviaria e l'impianto del servizio pubblico; ove si ricordino i molteplici e gravissimi ostacoli incontrati e superati dalle egregie persone che presiedettero alla formazione della nuova Società; ed ove soprattutto si pensi al fatto, che questa Società seppe trovare i propri elementi di vita nelle sole risorse locali e si reggerà senza quasi recare gravezze al pubblico erario: ove, dico, si consideri bene tutto ciò, non si può a meno di sentirsi ammirati per l'opera che oggi vediamo compiuta — frutto di tanta concordia di propositi e di così lunghe ed intelligenti fatiche.

E la presenza a questo banchetto dell'illustre Capo del Ministero mi addimostra come non vada errato in questo mio apprezzamento, poichè egli appalesa, in modo ben evidente e lusinghiero, e, direi quasi, personifica il plauso del Governo all'ottenuto successo.

Io non spenderò parole, di certo, per porre in rilievo i vantaggi che da tale successo possono ripromettersi queste provincie. Mi limiterò solo a far notare il carattere speciale che, riguardo all'esercizio, presenta la nuova strada.

Questa sua particolarità consiste in ciò, che costituisce uno dei pochi casi in Italia, in cui una strada ferrata crea una concorrenza vera, reale e, direi quasi, immediata, ad altra vicina, di proprietà e con amministrazione diversa.

Grazie allo spirito di equità ed alla illuminata perspicacia di chi regge la nuova intrapresa un tal fatto può, o signori, venir salutato come assai fortunoso, perchè tutto ci porta a credere che da esso nascerà, non un gretto conflitto d'interessi, ma un'emulazione seria e feconda, intesa solo a conciliare l'utile delle due Società con quello di questi ubertosi ed industri paesi.

I facili ed amichevoli rapporti che le due Amministrazioni ebbero fin qui danno lusinga, e dirò anzi la certezza, che questo scopo essenziale sarà conseguito e mantenuto. — Ed è, animato da questo convincimento, che oggi berò alla prosperità della nuova intrapresa e di questa cortese ed ospitale popolazione.

I lavori d'ampliamento della Stazione di Brescia sono assai avanzati. Lo scalo per le merci è completamente ultimato coi relativi binarii. Quanto alla tettoia, i lavori di muratura sono pressochè compiuti. Si attende ora la copertura in ferro, la cui costruzione è affidata all'Impresa italiana di costruzioni metalliche in Napoli, la quale fra breve comincerà a farne la montatura, di cui l'Impresa stessa assunse pure il lavoro.

Sul tronco di ferrovia Treviglio-Rovato è già incominciato l'armamento, che si prosegue con alacrità. Il ponte sull'Oglio è abbastanza inoltrato, essendo in costruzione il grande arco in mattoni. La nuova Stazione di Treviglio e relativi fabbricati sono già coperti; e le altre Stazioni, compresa quella di Rovato, sono per oltre la metà sopra terra.

Non si dubita quindi che la intera linea possa esser compiuta ed aperta al pubblico nei primi del prossimo gennaio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Conferenze internazionali di statistica ferroviaria — Il giorno 8 corr. si aprirono in Roma, nelle sale del Ministero del commercio, le annunciate conferenze internazionali per la statistica delle strade ferrate.

Aprì la seduta il ministro Melegari, il quale diede il benvenuto agl'intervenuti, ricordando lo scopo del Congresso, cioè di dare uniformità al servizio ferroviario presso tutte le Nazioni, curandone il progressivo sviluppo.

L'on. Branca, segretario generale del Ministero del commercio, rese pure omaggio agli uomini eminenti intervenuti da tutte le parti d'Europa, ed offrendo l'attiva cooperazione del suo Ministero per dare effetto alle risoluzioni della Conferenza.

Sorse poi il presidente effettivo della Conferenza, sig. Brachelli; il quale, accennato pure lo scopo della presente riunione, invitò l'on. comm. Valsecchi ad accettare la presidenza onoraria della medesima, deplorando l'assenza dell'on. Correnti, a cui sarebbe stato di buon grado offerto un consimile onore.

Il comm. Valsecchi accettò, ringraziando per la cortese offerta e presentando alla Conferenza la sua recente Relazione statistica sulle strade ferrate italiane (di cui tratta il nostro primo articolo del presente numero).

Il signor Perl lesse quindi la relazione presentata al Congresso di Buda-Pest sulla statistica internazionale delle strade ferrate, e propose di spedire il relativo modello a tutte le ferrovie del mondo, raccomandandone l'adozione.

Dopo qualche discussione, venne deliberato di aprire la discussione plenaria sopra il quistionario, anzichè lavorare per Sotto-Commissioni.

La discussione venne rinviata all'indomani; e noi riser-

vandoci di riassumere a suo tempo i risultati della importante Conferenza, diamo frattanto l'elenco degl' invitati a prendervi parte, quale si trova nei giornali della Capitale:

Presidente. Il signor Brachelli, consigliere aulico, professore e capo del dipartimento della Statistica al Ministero del commercio di Vienna.

Vice-presidenti. Prof. Luigi Bodio, direttore della Statistica generale del Regno d'Italia;

Signor Perl Luigi, impiegato superiore della Grande Società delle strade ferrate russe.

Membri stranieri. Signori: Keleti, direttore della Sratistica della monarchia ungherese — Jvanka Eméric, direttore-capo delle strade ferrate del Nord Est a Buda-Pest — Schuler Federico Giulio, direttore dell' esercizio delle ferrovie del Sud a Vienna — Becker C. M., direttore dell'Ufficio imperiale di statistica dell'Impero di Germania — Jencke, consigliere delle Finanze, membro della Direzione generale delle strade ferrate dello Stato a Dresda — Kiaer A. N., direttore dell'Ufficio centrale di statistica del regno di Norvegia — Giffen Robert, direttore del dipartimento della Statistica al *Board of Trade* a Londra — Barbowsky, capo della sezione della Statistica al Ministero dei lavori pubblici a Pietroburgo — Wendrich A., capitano del Genio, capo dell'esercizio della strada ferrata del Baltico a Pietroburgo — Callewaert D., ispettore al Sindacato della rete delle ferrovie della Fiandra a Brusselle — Block Maurizio, a Parigi — Pearson, al *Board of Trade* a Londra — Conte di Wassart, ingegnere-capo delle miniere a Parigi — Baum Carlo, ingegnere dei ponti e strade, e direttore della ferrovia Orne-Parigi — Annensky, redattore-capo dell'Ufficio di statistica al Ministero delle vie di comunicazione in Russia.

Membri aggregati. Signori: Schrader, direttore della ferrovia di Berlino-Anhalt — Schwabe, consigliere di Governo, membro della Direzione delle ferrovie della Bassa Slesia a Berlino — Janssens, ispettore generale, membro della Direzione delle ferrovie dello Stato a Bruselle — Broch, presidente del Consiglio d'amministrazione della ferrovia Kiew-Brest a Pietroburgo — Di Dervis, presidente della ferrovia di Kursk-Kiew a Mosca — Tolnay Luigi, direttore delle ferrovie delle Stato ungherese a Buda Pest — Sochor-Friedrichstal dott. Luigi, consigliere aulico, direttore generale della Strada ferrata di Gallizia a Vienna — Mannheimer, ispettore superiore della Società della ferrovia del Sud a Vienna.

Membri italiani. Signori: Correnti, deputato al Parlamento — Valsecchi, deputato al Parlamento, direttore generale delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici — Perucca B., ispettore principale del Controllo generale delle ferrovie dell'Alta Italia — Bonassi L., ispettore principale dell'agenzia del Movimento delle ferrovie dell'Alta Italia — Lanino, ingegnere di divisione presso la Direzione dell'esercizio delle ferrovie Meridionali — D'Amico, deputato al Parlamento, direttore delle ferrovie Romane — Segre E., direttore generale delle ferrovie Sarde — Biglia F., ispettore di prima classe del Genio civile, e ispettore dell'esercizio delle ferrovie — Crosa V., ingegnere, sotto-commissario tecnico di seconda classe per l'esercizio delle ferrovie — Paria E., sotto-commissario amministrativo di prima classe per l'esercizio delle ferrovie.

Segretario. Hasenöhrl dott. Riccardo, segretario al Ministero del commercio a Vienna.

Commissione ferroviaria. — La *Nazione* dell' 8 scrive:

In esecuzione degli impegni presi dall'on. Zanardelli dinanzi alla Camera dei deputati, venne, sopra sua proposta, firmato un Decreto Reale, che nomina una Commissione di tre ispettori del Genio, coll'incarico di studiare le ferrovie atte a completare la rete italiana. Sappiamo che le linee sopra le quali la Commissione dovrà portare la sua attenzione sono in numero di 34. A quanto ci si assicura, una delle linee che avrà i voti della Commissione per una pronta esecuzione sarà quella che congiunge Roma a Tivoli.

Ferrovie consorziali Venete. — Ecco il testo della lettera, che il Ministro dei lavori pubblici, invitato all'inaugurazione delle nuove ferrovie consorziali, scriveva al senatore Lampertico, presidente del Consorzio:

« Brescia, settembre 1877.

« Onorevole sig. Senatore,

« Per la sua grandissima importanza, perchè fatta con l'energica iniziativa delle Provincie della quale il Veneto ha dato sì splendido esempio, e finalmente per la squisita gentilezza del suo gratissimo invito, la linea Vicenza-Treviso-Padova-Bassano è certo quella alla cui inaugurazione, più che ad altra qualunque, sarei felice di assistere.

« Ma, pur troppo, le condizioni della mia povera salute, scossa da lunga malattia non ancora del tutto scomparsa, e della quale risentirò per qualche tempo gli effetti, sono tali che mi vietano assolutamente di soddisfare il mio desiderio vivissimo.

« Io non posso quindi che ringraziare di tutto cuore della cortesia usatami Lei particolarmente e gli onorevoli colleghi suoi, e accompagnare co' miei augurii fervidissimi di prosperità e di fecondi beneficii l'apertura della nuova arteria ferroviaria, sulla quale il mio disgraziato malanno, tra gli altri dolori, mi reca quello di non veder scorrere per la prima volta la locomotiva.

« Coi sensi di maggiore stima e cordialità, voglia avermi

« *dev.mo aff.mo servitore ed amico*

« ZANARDELLI ».

Corso ferroviario militare. — Col giorno 16 corr. sarà attuato, per cura e sotto la direzione del Comando del Corpo di Stato-maggiore (Direzione trasporti), un *corso ferroviario* di Stazione, al quale saranno chiamati:

I capitani addetti ai Comandi superiori dei distretti delle divisioni del continente;

Un aiutante maggiore in 2° per ciascuno dei reggimenti di fanteria e di bersaglieri, che verranno indicati nel *Giornale militare ufficiale* di questa settimana;

Gli aiutanti maggiori dei battaglioni d'istruzione.

Il corso consterà di due distinti periodi, l'uno preparatorio e l'altro pratico. Nel periodo preparatorio, della durata di circa 20 giorni, l'istruzione si farà per ciascun gruppo nella Stazione e presso il Distretto del luogo designato come sede del gruppo.

Gli ufficiali comandati si presenteranno il 15 ottobre al Distretto del luogo designato come sede del proprio gruppo.

Tariffe ferroviarie. — Leggesi nella *Gazzetta di Venezia*, 2:

Nello scorso anno, il Ministero del commercio invitava la nostra Camera di commercio ad approvare le nuove tariffe italo-franco-svizzere per il Moncenisio, concretate fra le varie Società interessate colla Convenzione 15 marzo 1876.

E la nostra Camera di commercio, con una bene elaborata Relazione in data 28 luglio 1876, *pregava* invece il Governo perchè rifiutasse la sua sanzione ai patti suddetti, *come contrarii agl'interessi dell'Italia e micidiali per il valico del Brennero e per Venezia.*

La Camera di commercio non si accontentò di spedire a Roma quella Relazione, ma inviò alla Capitale un'apposita Commissione, la quale ebbe dal ministro Zanardelli la più liete accoglienza e la *promessa formale che il progetto non sarebbe approvato.*

Ora, dopo trascorsi 14 mesi, il Ministero, in luogo di mantenere le promesse fatte, tornò ad invitare la Camera di commercio, come se nulla fosse preceduto, ad approvare quel progetto di tariffa, sì micidiale pel commercio di Venezia.

La nostra Camera di commercio, nella sua seduta del 20 p. p, poco edificata di questa singolar prova dell'interesse che il Ministero progressista dimostra per Venezia, ha molto saggiamente deliberato di protestarvi contro, accogliendo il seguente ordine del giorno, proposto dal consigliere Barrera:

« La Camera, raccolta in seduta pubblica, udita la Relazione della propria Commissione sulla proposta del Ministero di approvare il progetto di tariffa per il Moncenisio;

« Riferendosi ai precedenti suoi voti ed alle sue Relazioni 14 giugno 1873, 27 luglio 1874, e 28 luglio 1876;

« Considerando che nessuna confutazione venne fatta dal R. Ministero alle esatte cifre dimostrative della tabella di confronto fra il Brennero ed il Cenisio, annessa all'ultima Relazione;

« Considerando che di abnegazione e di patriottismo, cui il Ministero fa appello, Venezia diede splendida prova nello iniziare essa, piuttosto che Genova, cui meglio profitta, le pratiche per una modificazione di tali tariffe;

« Considerando che l'approvazione di quel progetto di tariffa non farebbe che avvantaggiare sempre più i porti di Trieste e di Marsiglia, con poco utile di Genova e con *immenso danno di Venezia*;

« Delibera:

« Di opporsi energicamente a che il Governo approvi quel progetto di tariffa riflettente il servizio italo-elvetico per la via del Moncenisio, ed incarica la sua Presidenza di presentare analoga Relazione al R. Ministero, rendendo pubblica, col mezzo della stampa, l'ultima Relazione 28 luglio 1876, a sollievo di sua responsabilità ed a lume del Commercio ».

Nuovo valico appennino. — La *Nazione* scrive: Giovedì mattina giungeva in Firenze la Commissione degli ispettori del Genio civile, nominata dal Ministero per l'esame di confronto fra i diversi progetti di nuovi valichi ferroviarii dell'Appennino.

La Commissione, giunta in Firenze percorrendo il tracciato Faenza-Pontassieve, partiva venerdì, percorrendo il tracciato del progetto Tarducci, Imola-Firenze.

— La stessa *Nazione* ha da Arezzo, 7:

La Commissione incaricata dal Ministero dei lavori pubblici di recarsi ad ispezionare il tracciato della linea ferroviaria appenninica, nella settimana scorsa passò da Arezzo; e insieme all'autore del progetto, ing. Mercanti, e all'avv. Alessandro Fortis rappresentante della Provincia di Forlì, all'ing. Vigliani rappresentante della Deputazione provinciale di Arezzo, e ai deputati Minucci e Fossombroni, si recarono sulla faccia del luogo.

Ferrovia Zollino-Gallipoli. — Nella tornata del 27 p. p. mese, il Consiglio provinciale di Lecce si occupò della questione del tronco ferroviario Zollino-Gallipoli. Dopo lunga ed animata discussione, fu adottato a grande maggioranza un ordine del giorno presentato dall'on. Brunetti, del seguente tenore:

« Il Consiglio, confermando i precedenti deliberati, dichiara:

« 1° Obbligarsi per la ferrovia nella cifra di L. 1,200,000;

« 2° Invita la Deputazione provinciale a trattare col Governo per ottenere che, in luogo di detta cifra, accetti annue L. 80,000 per un periodo d'anni necessario perchè il Governo stesso si rivalga dell'anzidetta somma di lire 1,200,000;

« 3° Dichiara vincolate pel bilancio ordinario dette lire 80,000, a norma dei due numeri precedenti;

« 4° Dichiara che la presente deliberazione valga solo a condizione che il Governo assuma a tutto suo carico la costruzione della ferrovia e l'esercizio del tronco Zollino-Gallipoli, ed a condizione ancora che i Comuni compiano da loro parte la cifra di L. 1,200,000 per il medesimo oggetto ».

A questo proposito, scrivono da Lecce all'*Opinione*, che l'approvazione del suddetto ordine del giorno, posto mente alle discrepanze del Consiglio, ha recato qualche sorpresa, sia perchè il progetto d'arte, compilato dall'ing. Carlo Macor, assegna la cifra, per ispese di costruzione, di 2,700,000 lire, mentre altri affermano che possa salire a *tre milioni*; sia perchè siffatto progetto non è ancora stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e ciò basta perchè esista un'incognita, la quale avrebbe dovuto costituire un ostacolo grave da impedire una seria discussione.

Inoltre, il Consorzio dei Municipii offre circa 1,103,000 lire, e la Provincia, mercè l'ordine del giorno Brunetti, ne offre 1,200,000, per modo che, evidentemente, mancano circa 400,000 lire, stando pure al progetto Macor; e certo ne mancheranno pressochè il doppio a progetto compiuto. Con un disavanzo tanto notevole, è evidente che l'ordine del giorno Brunetti non abbia una base solida e difetti nella logica e nell'aritmetica.

Ferrovia Maglie-Capo Leuca. — Leggiamo nel *Corriere Italiano*, in data di Lecce, 4:

A premura dell'on. Giuseppe Romano, si faranno fra breve gli studii di una ferrovia Maglie-Capo Leuca, e di un piccolo porto nel così detto Canale dell'Arena, per comodo dei vapori provenienti dall'Oriente.

L'importanza di questo tronco di ferrovia, che non oltrepassa i 40 chilometri, è somma; imperocchè le provenienze dall'Oriente, giunte al Capo di Leuca, non saranno obbligate a cambiare di volta per passare dal Jonio all'Adriatico, ed alla fine di un lungo viaggio non soffriranno la traversata del canale di Otranto, sempre tempestoso per le correnti dell'Adriatico. I viaggiatori, invece di otto ore di cattivo mare, sbarcando a Leuca, potranno colla ferrovia giungere in tre ore a Brindisi e guadagnare tre ore di tempo. La Valigia delle Indie guadagnerà lo stesso tempo; e senza tener conto dei vantaggi che questo tronco di ferrovia apporterà ai molti popolosi paesi che s'incontrano da Maglie a Leuca, ne conseguirà per la Compagnia delle Meridionali un grande vantaggio. Imperocchè, colla costruzione di tali 40 chilometri di ferrovia, assicurerà il frutto di 120, potendo così utilizzare gli 80 chilometri che intercedono fra Maglie e Brindisi, a cui ora si va per mare e non per terra.

Tramway di Roma. — Due nuovi scambii di rotaie sono stati stabiliti dalla Porta del Popolo a Ponte Molle. Questa linea ne conta ora quattro: il primo di fronte all'officina del Gaz, il secondo alla osteria della Pergola, il terzo passato il vicolo della Rondinella, ed il quarto a Ponte Molle. Collo impianto dei nuovi scambii, le vetture, a cominciare dall'8 corr. partono ogni 5 minuti, e ciascuna cammina per conto proprio; poichè oltrepassa lo scambio, senza aspettare la coincidenza di un'altra vettura.

Si spera che per giovedì, 11, le vetture possano traversare il Ponte e giungere fino al secondo miglio dalla Porta.

Non resta che eseguire i raccordamenti e spostare il binario, che, secondo le prescrizioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dovrà passare sotto e nel centro dell'arco della Torre.

Il tramway Milano-Saronno e la locomotiva Brown. — Giovedì scorso, mezz'ora dopo mezzodì, dal foro Bonaparte partiva uno de' carrozzoni del *tramway*, diretto a Saronno, e trascinato, non più da'cavalli, ma da una piccola locomotiva. Lo seguivano altre sei carrozze tirate da cavalli. Era una comitiva di 175 persone, invitate ad assistere all'esperimento della locomotiva Brown di Winterthur.

Nella carrozza di gala prendevano posto il consigliere delegato presso la Prefettura, barone Reichlin, in rappresentanza del Prefetto assente da Milano; egli era accompagnato dall'altro consigliere di Prefettura sig. Gamba, e dal cav. Michaeli, questore. V'erano inoltre gli assessori municipali cav. Sanseverino Vimercati ed ing. Tagliasacchi, con taluni segretarii del Municipio, l'ing. capo dell'Ufficio tecnico provinciale cav. Lavezzari, il capitano comandante la Compagnia interna dei carabinieri, quasi tutti i membri del Consiglio di vigilanza del *Tramway* Milano-Vaprio, compreso il direttore, ing. E. Radice, il cav. Mantegazza delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, e molte altre persone, alle quali tutte faceva gli onori il signor Giovanni Ravizza, rappresentante la Società anonima dei *Tramway* Milano e Roma.

Verso le 2 1|2, si giunse sulla piazza di Saronno, dove era affollata quasi tutta la popolazione.

La fermata a Saronno durò circa un'ora e mezza, partendosi alle 3 44: alle 5 15 erasi di ritorno a Milano.

La linea fu percorsa in un'ora e tre quarti, senza che si abbia avuto a lamentare alcun dispiacevole incidente. Naturalmente, lungo la strada, si fece l'incontro di molte carrozze e di moltissimi carri e carrette, ma non un cavallo ebbe ad adombrarsi. La macchina percorse il suo cammino silenziosamente, colla velocità con cui cammina un treno-merci ordinario, rallentando nelle curve o

tutte le volte che la strada non sembrasse sgombra senza pericolo. Molte persone erano accorse lungo la linea, la maggior parte contadini dei siti, i quali rimanevano attoniti al passaggio del treno.

Concludiamo con un cenno tecnico. La macchina partì da Milano con *dieci atmosfere*, che si conservarono sino a Saronno; si giunse a Saronno con *sei atmosfere*. Durante il viaggio, la macchina venne alimentata tre volte con un solo robinetto d'alimentazione. — Si partì da Saronno per Milano con *dieci atmosfere*, e si arrivò con *sette atmosfere*, alimentando la macchina una sola volta con un solo *chiffard*.

Il consumo per tutto il viaggio fu di chilogrammi 35 di coke. La macchina si incominciò a riscaldare alle 10 1/2.

Durante il viaggio, la macchina venne attentamente esaminata dai periti, provata e nelle curve e nei passaggi a livello sulla ferrovia, e nelle pronte fermate, ed il giudizio che ne diedero fu molto favorevole.

Alla fine del viaggio, il direttore Ravizza ricevè le congratulazioni degl'invitati per avere la Società Belga, prima d'ogni altra in Italia, saputo introdurre questo nuovo, economico e comodo sistema di trazione.

La macchina ieri adoperata ha la forza di 20 cavalli.

— La *Lombardia* del 7 aggiunge:

Alla terza prova della macchina a vapore pel tramway di Saronno, ch'ebbe luogo ieri, intervennero il sig. comm. Gorla, dirigente la Deputazione provinciale, il sig. ing. Giuseppe Bianchi, deputato provinciale, ed il sig. cav. Bermani, delle strade ferrate dell'Alta Italia, e tutti ebbero ad esprimere la loro approvazione per il modo e la sicurezza con cui ha luogo la nuova trazione.

Ieri poi la Deputazione provinciale ha accordato al sig. ing. Stigler, rappresentante la Casa Krauss di Monaco, di poter sperimentare una macchina simile, ma di altro modello, pei tramways Milano-Monza, Milano-Saronno; e sappiamo che altra domanda trovasi ancora in corso presso la detta Deputazione.

Tramway Milano-Vaprio. — Leggesi nella *Lombardia* del 5:

Ormai si può dire essere un fatto compiuto il nuovo tramway tra Milano-Gorgonzola-Vaprio. L'esito splendidissimo avuto dalla sottoscrizione delle azioni fece sì che i lavori si potranno spingere con molta alacrità. Già venne stabilito l'Ufficio di direzione in via Bigli N. 4, e il direttore della Società, l'egregio ingegnere Enrico Radice, sta per insediarvisi. Il Consiglio di vigilanza si compone dei signori dott. Ambrogio Biraghi, ragioniere Pietro Tizzoni (sindaco di Cernusco), Cesare Binda, Ambrogio Robecchi (sindaco di Vaprio), Nicola Carini, Riccardo Gavazzi e Paolo Beduschi. Questo Consiglio nominò nel proprio seno a presidente Cesare Binda, ed a segretario il dott Ambrogio Biraghi.

Sappiamo che il direttore ingegnere Radice ha già fatte tutte le pratiche colle rappresentanze dei Comuni attraversati dall'ippoferrovia Milano-Gorgonzola-Vaprio, perchè nulla si opponga al regolare procedimento dei lavori. Venne dallo stesso ingegnere concluso il contratto per le rotaie in acciaio Bessemer colla Casa *Gutehoffnungshütte* (officina della buona speranza) di Oberhausen nella Prussia Renana, rappresentata in Milano dall'ing. Francesco Radice. Ci dicono che l'acciaio che fornisce questa Casa per rotaie sia della migliore qualità, e ne è prova la garanzia di dieci anni da essa accordata alla Società.

Vennero pure già stabiliti i contratti per la fornitura delle traversine, tutte di legno rovere, per la mano d'opera, ecc.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* del 4:

È noto che il Governo di Berna aveva incaricato una Commissione speciale per esaminare la quistione di un nuovo sussidio all'impresa del Gottardo. La detta Commissione, nel suo rapporto, espone diverse condizioni, alle quali il Cantone di Berna potrebbe assentire ad un nuovo sussidio per la detta impresa. Ora, il Governo bernese, basandosi sul rapporto della Commissione, ha rilasciato al Consiglio federale la dichiarazione, riservata però la ratifica per parte del Gran Consiglio e del popolo, che il Cantone di Berna non è alieno di accettare le risoluzioni della Conferenza di Lucerna, però alle seguenti condizioni:

1° La Società della ferrovia del Gottardo si obbliga a porre in diretta e non interrotta congiunzione tutti i treni segnati nell'orario da Lucerna al Gottardo e dal Gottardo a Lucerna;

2° Si obbliga a non esigere, per la linea Lucerna-Rothkreuz-Immensee, delle tasse più elevate di quelle stabilite per la linea Lucerna-Immensee;

3° Le Società delle ferrovie Nord-Est e Centrale svizzere cedono convenzionalmente alla Ferrovia del Gottardo: *a*) l'uso esclusivo della linea Immensee-Rothkreuz; *b*) l'uso comune della linea Rothkreuz-Lucerna e della Stazione di Lucerna;

4° La Ferrovia Centrale si obbliga a cambiare la linea ferroviaria ad un binario dal Sentimatt (biforcazione della Nord-Est) fino alla Stazione di Lucerna in una linea a binario doppio, e ad ampliare la Stazione di Lucerna in modo corrispondente all'importanza della futura Stazione come testa di linea della ferrovia del Gottaado;

5° Nel caso in cui il desiderio di una Stazione sul Sentimatt, specialmente perchè abbia a servire come Stazione per le merci di transito nella direzione di Berna verso il Gottardo e viceversa, fosse constatato necessario, le Amministrazioni ferroviarie attualmente partecipanti vi dovranno por mano;

6° Le ferrovie Centrale e Nord-Est rinunciano ad ogni impresa che mirasse ad appropriarsi un servizio a detrimento della ferrovia del Gottardo. Specialmente dichiareranno soppresse tutte le disposizioni contenute nelle Convenzioni 8 settembre 1865 e 2 febbraio 1870 fra loro, concernenti la partecipazione alla Ferrovia del Gottardo e la loro divisione dell'esercizio;

7° Il servizio della ferrovia del Gottardo da Immensee verso il Cantone di Berna e la Svizzera occidentale e viceversa, sarà fatto nella stessa guisa come da Lucerna, a tenore dell'esistente Convenzione di concorrenza fra la ferrovia Berna-Lucerna e la ferrovia Centrale del 25/28 gennaio 1876, e nel punto di vista di una minor distanza, le merci saranno instradate sopra una linea diretta fra Lucerna ed Immensee (via Kussnacht);

8° La ferrovia Centrale riconosce senz'altro il diritto del Cantone di Berna, come proprietario della linea Berna-Lucerna, di poter essere sostituito alla precedente Società nelle Convenzioni conchiuse dalla Società della ferrovia Berna-Lucerna concernente l'uso delle Stazioni di Berna e di Lucerna e delle rispettive linee d'approccio.

— Un telegramma della stessa *Gazzetta Ticinese* da Berna, 7, reca:

Nella Conferenza del Nord-Est e del Centrale col Governo di Berna, che ebbe luogo ieri, circa ad un'ulteriore partecipazione di Berna alla sovvenzione della ferrovia del Gottardo, si giunse a mettersi d'accordo soltanto sopra parte delle vertenze pendenti.

— Il *Journal de Génève* afferma invece che le condizioni poste dallo Stato di Berna pel mantenimento della sua sovvenzione furono adottate nei loro punti principali dai rappresentanti delle Compagnie del Gottardo, del Nord-Est e del Centrale. Il protocollo contenente le condizioni bernesi verrà sottoposto alla firma dei Cantoni e delle Compagnie ferroviarie interessate.

— Il Landsrath del Cantone di Uri, in una seduta tenuta lo scorso giovedì, ha deliberato all'unanimità che il Cantone continui a pagare la sua sovvenzione all'Impresa del Gottardo, ed ha deciso di eccitare la Landsgemeinde a ritirare la risoluzione contraria che essa aveva preso.

— Il 28 settembre p. p., verso le ore 12 e mezza pomeridiane, due recipienti destinati all'aria compressa per il servizio del tunnel del Gottardo fecero esplosione ad Airolo. Rimasero feriti due operaj, ed alcuni danni vennero causati alle costruzioni ed ai compressori; in altra ora della

giornata, le conseguenze di questo accidente avrebbero potuto avere fatali conseguenze.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 33 dal lato di Göschenen, e di m. 25.40 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 58.40, cioè m. 8.34 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — In base ai risultati dell'ispezione federale e delle prove sulle linee, la Direzione della ferrovia Nord Est svizzera venne autorizzata, con condizioni, a porre in esercizio col 1° ottobre la linea Baden-Niderglatt, come pure la linea di raccorciamento Wettingen-Neuenhof.

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Sempione ha accettato la Convenzione conchiusa col Cantone Vallese, concernente l'immediata costruzione del tronco Visp-Briga. I lavori incominceranno immediatamente, ed il tronco sarà terminato nell'anno 1878, per essere aperto all'esercizio contemporaneamente alla sezione Leuk-Visp.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest ad aprire all'esercizio, col 1° ottobre corr., la sezione della ferrovia da Châteaugontier a Châteaubriant, compresa tra Châteaugontier e Segré. La lunghezza di questa sezione è di chil. 24.

— I giornali lionesi annunciano che le officine di Oullins stanno per compiere la costruzione di nuove locomotive per treni-espressi, che verranno poste in circolazione pel 15 corr., all'apertura del servizio invernale.

Esse sono del tipo inglese, e possono, nella loro corsa regolare, fare 80 chilometri all'ora: il che ha permesso di mutare le ore dei treni celeri, e di far fare il viaggio da Parigi a Marsiglia, non più in 16 ore, ma in 12. Laonde il treno N. 3 partirà da Parigi 2 ore più tardi, e giungerà a Marsiglia un'ora più presto, cioè alle 10.30 a. m., in luogo delle 11.40.

Ferrovie in Algeria. — Leggesi nel *Journal de Tlemcen*.

Abbiamo detto che la Compagnia di Fives Lille era stata autorizzata dal Governatore generale ad intraprendere gli studii per la ferrovia da Sidi-bel-Abbés alla frontiera del Marocco, ed a chiedere, in concorrenza colla Compagnia dell'Ovest Algerino, la concessione di questa linea.

Dal 3 luglio scorso, la Compagnia di Fives-Lille eseguì serii studii tra Sidi-bel-Abbés e Tlemcen, e tra qualche giorno presenterà i suoi progetti, e continuerà gli studii sino alla frontiera del Marocco e Ouchda.

Ora sappiamo do fonte certa, che la Compagnia medesima, in partecipazione con un gruppo finanziario di Parigi, è disposta a riscattare dallo Stato le linee di ferrovie necessarie all'esercizio economico della rete della provincia di Orano.

Si può dunque dire assicurato l'avvenire delle nostre ferrovie; noi avremo una ferrovia della nostra città (Tlemcen) ad Orano, sia per la linea di Sidi-bel-Abbés, sia per la linea diretta, prolungantesi egualmente sino a Marnia ed alla frontiera del Marocco.

Ferrovie dalmate. — Leggiamo nel *Diritto* del 6:

Un nostro telegramma particolare da Spalato ci informa che ieri, 4, ebbe luogo l'inaugurazione delle ferrovie dalmate.

La città era in festa, ed è pur generale il giubilo per questo importante avvenimento, che è un pegno della nuova vita economica che le si apre.

All'arrivo del treno alla Stazione vi assistevano, oltre un'immensa folla di popolo, il luogotenente generale dell'Imperatore, un delegato speciale del Ministro del commercio, tutte le Autorità civili e militari, le varie Corporazioni, ecc.

— E nel *Diritto* del 6:

Un secondo telegramma da Spalato sull'inaugurazione delle ferrovie dalmate ci reca questi nuovi particolari:

Ebbe luogo un pranzo di gala. La illuminazione, i fuochi artificiali e un ballo *paré* riuscirono superiori ad ogni aspettativa. Non avvenne alcun inconveniente: l'ordine si mantenne perfetto. La solennità fu chiusa ieri sera con una serenata a fiaccole.

Ferrovie olandesi. — Il bilancio delle ferrovie dello Stato per l'anno 1878 propone di assegnare una somma di 12 milioni di fiorini ai lavori destinati a completare la rete. Attualmente il suo sviluppo è di 885,522 metri, senza contare 33,573 m. in via di costruzione. Gli studii per la costruzione della rete complementare, decretata nel 1875, continuano sul terreno, e sono già presso al termine.

Ferrovie russe. — I giornali francesi annunciano che la ferrovia da Bender a Galatz è già terminata sino a Koubey, villaggio alla frontiera della Moldavia.

Un telegramma da Bucarest, 6, assicura che la detta ferrovia sarà compiuta pel 13 corr.

Notizie Diverse

Porto di Genova — Leggesi nel *Corriere Mercantile* del 6:

In via Milano, in fondo a' Magazzeni generali, sono incominciati i lavori per costruirvi un'ampia discesa alle sottoposte calate per lo scarico dei rottami e delle pietre occorenti ai lavori del porto. Nella cava delle pietre a S. Benigno procedesi attivamente a preparare quanto servirà pel trasporto dei blocchi per le gettate al prolungamento del molo e alle nuove costruzioni subacquee.

Scuola industriale a Vicenza — La *Gazz. di Vicenza*, del 2 corrente, ha pubblicato la seguente notizia, che non può non essere accolta da tutti con ammirazione e riconoscenza:

Grande e lieta sorpresa avrebbe fatto oggi alla città e alla provincia il senatore Rossi, se alle sorprese del bene l'industriale e filantropo non ci avesee da gran tempo abituati oramai.

Egli propone al Consiglio prov. di Vicenza l'istituzione di una *Scuola industriale*. Dona per l'impianto 50,000 lire; e fissata fa dotazione annua della Scuola in 100,000 lire, chiede il concorso della Provincia per un quarto, e per un altro quarto quello del Governo; rispondendo l'onorevole senatore medesimo, durante i primi sei anni, delle rimanenti 50,000 lire all'anno.

La istituzione della Scuola dovrebbe essere subito deliberata, e in un anno attuata. Il Comune fornirebbe i locali.

Palazzo delle Finanze a Roma — La Direzione generale delle Poste ha pubblicato il seguente avviso:

Per sollecitare il recapito delle corrispondenze sì officiali, che private, dirette agli Uffizi finanzarii e agli impiegati degli Uffizii medesimi, che risiedono nel nuovo Palazzo all'Esquilino, è stato convenuto, in seguito a debiti concerti col Dicastero delle finanze, che i plichi, i giornali, le lettere ed ogni oggetto di corrispondenza, che si vorrà far pervenire direttamente alla sede di detti Uffizii, dovrà portare sulla soprascritta la indicazione di *Roma Stazione* anzichè semplicemente *Roma*.

Si avvertono pertanto gli Ufficii provinciali, le Direzioni dei giornali e tutti gli altri corrispondenti, a cui preme di evitare ritardi, di volere uniformarsi alla sopraggiunta prescrizione.

Uffici telegrafici — Il 1° corr. in Cossato (provincia di Torino), e il 2 in Mongrando (prov. di Novara), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Conferenza telegrafica internazionale — La Conferenza telegrafica tenuta nel 1875 a Pietroburgo aveva deciso che la prossima riunione dovesse aver luogo a Londra nel 1878. Il *Journal des Débats* ci apprende che il dipartimento delle delle Poste britanniche ha stabilito che la riunione di questa Conferenza debba aver luogo a Londra il 1° luglio 1878.

COMUNICATI

FERROVIA DEL GOTTARDO

lavori di costruzione

Diversi appaltatori hanno in questi ultimi giorni presentato istanza, che desidererebbero fosse loro accordato di prendere in esame il recente progetto di costruzione e le relative perizie per le linee da eseguirsi, allo scopo di garantire la possibilità di presentare le loro offerte per la esecuzione di tutte o di parte delle suddette linee, allora quando avrà luogo la ricostituzione della Impresa del Gottardo. Tali domande furono volentieri accordate. Mentre la Direzione sottoscritta porta ciò a pubblica conoscenza, dichiara che, in vista di trattare con parità tutti i concorrenti, e di assicurare ampiamente alla Società del Gottardo i vantaggi che risultano dall'apertura del concorso in tempo opportuno, essa è pronta a permettere di esaminare i progetti ecc. a ognuno che ne farà domanda.

Si fa pure osservare, che la stagione attuale permette, benchè forse per non molto tempo ancora, di esaminare il terreno per tutta la sua estensione, ed anche nelle sue parti le più elevate.

Lucerna, addì 6 ottobre 1877.

In nome della Direzione
della Ferrovia del Gottardo

Il Presidente: A. ESCHER.
Il 1° Segretario: SCHWEIZER.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Poche e fredde le transazioni nei titoli del Mobiliare italiano, ed è inutile il ripetere di qual natura sia la palla di piombo che li rattiene dal camminare più spigliatamente. È trascorsa un'altra settimana, e si è al buio come prima a riguardo di queste benedette Convenzioni ferroviarie, a cui il Mobiliare partecipa in prima linea.

La sorte del Mobiliare è pur quella dei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono fiacche tra il 348 al 346.50, e riprendono per ultimo il 348. — Le Obbligazioni relative, con poche richieste, si tengono a 232 *ex-coupon*; i Boni e 569.50 — Le Obbligazioni Sarde, serie A, a 228 *ex-coupon*; le altre, serie B, a 232 — Nominali le Pontebbane a 365 — Le Vittorio Emanuele negoziate a Torino a 251.

Nè a questo riguardo le cose procedono più lietamente sulla Borsa di Parigi, già svogliata e male disposta pei valori delle sue linee principali. Le Lombarde in ribasso da 166 a 162, le Obbligazioni relative meglio tenute, da 222 a 225; le Vitterio Emanuele da 227 a 226 circa.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Venezia (1869) — **Trentesimaquinta Estrazione del 30 settembre 1877.**

Serie che concorrono ai premii.

10623 8114 13002 6310 7951 15116 12206 9072 6258 11346 14552 12977 15465 4553 11160 7274 137 2810 12775 837 117 7836.

Obbligazioni premiate.

Pr. L. 25,000 Serie 117 N. 12 — Pr. L. 1000 Serie 4553 N. 8

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
12775	23	250	6310	6	100	837	25	100	12775	14	100
8114	19	250	11346	11	100	12206	22	100	9072	16	100
10623	6	250	12775	6	100	15116	4	100	13002	2	100

Premii da L. 50

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
15465	12	14552	4	117	24	8114	21	9072	13	7274	19
12206	21	2810	18	7274	2	11160	15	15465	1	7274	13
7951	13	12775	3	11160	18	8114	11	12775	20	117	16
10623	24	6258	9	11346	3	14552	21	12775	10	12206	6
6258	13	8114	4.								

Le altre Obbligazioni appartenenti alle serie estratte, non comprese nella tabella dei Premii, sono rimborsabili alla pari, cioè con L. 30 (trenta) ciascheduna. — Il pagamento dei premii e rimborsi avrà principio dal 1° novembre in avanti.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Compagnia napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 6 corrente si pagano agli azionisti L. 55 a saldo del dividendo pel 15° esercizio fissato in L. 70; nonchè il rimborso in L. 500 delle 27 azioni sorteggiate il 25 settembre p. p. e portanti i numeri 5591 a 5600, 5791 a 5800, 3001, 3003, 3004, 3006, 3005, 3007 e 3009. Inoltre alle azioni di frutto vien pagato un dividendo di L. 40.

Società Anglo-Romana per la illuminazione a gas di Roma — Dal 17 corrente, presso l'Ufficio della Società in Roma (via delle Scrofe, 117), si pagherà agli azionisti il cupone riferibile al 1° semestre 1877 in lire 20 per azione, ordinaria o privilegiata.

Avvisi d'Asta

Il 16 corrente, presso il Municipio di Cossano Belbo (prov. di Cuneo), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria da San Stefano Belbo a Castino per Cossano, della lunghezza di metri 15,813.30, per la presunta somma di L. 174,140.43. Lavori da eseguire entro 24 mesi Deposito interinale L. 10,000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 17,414, idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Massa, si terrà un'asta per l'appalto in due lotti: 1° costruzione e decorazione interna ed esterna di un teatro per la città di Nassa; e 2° allargamento di una parte della via Palestro nella detta città; il primo lotto per il presunto importo di L. 121,184 95, il secondo per L. 50,000. Deposito interinale pel 1° lotto L. 1200, e pel 2° L. 500, in moneta metallica, biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, come sopra.

— Il 17 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada compreso fra Stio e Laurino, della lunghezza totale di m. 14,760, per la presunta somma di L. 157,426.09. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3000, in moneta metallica, biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione medesima, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada compreso fra il Calore sotto Felitto e il Ponte Rotto sullo stesso fiume, della lunghezza di m. 12,360, per la presunta somma di L. 125,152.31. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2500 come sopra; cauzione definitiva pure come sopra.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Fornovo di Taro (prov. di Parma) si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta di Sivizzano, che dipartendosi dalla Nazionale arriva al confine del Comune di Lesignano di Palmia, della lunghezza di m. 8431.50, in diminuzione dell'importo di L. 69,350, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000, idem o rendita D. P.

— Sino alle 3 pom. dello stesso giorno, presso la Direzione per le fortificazioni di Spezia, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per l'appalto della costruzione di una strada militare carreggiabile da Pitelli al Monte Canorbino presso Spezia, in diminuzione dell'importo di L. 89,100, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 40ª Settimana.

PRODOTTI *dal 1° al 7 ottobre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3453	3358 3345	135 »	» »
Viaggiatori	1,000,728.40	1,014,663.49	»	13,935.09
Merci a grande velocità . .	261,490.95	235,326.70	26,164.25	»
Merci a piccola velocità . .	942,598.10	899,520.75	43,077.35	»
Totale dei prodotti ferroviari	2,204,817.45	2,149,510.94	55,306.51	»
Navigazione sui laghi . . .	24,068.15	20,714.25	3,353.90	»
Totale della settimana. . .	2,228,885.60	2,170,225.19	58,660.41	»

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 7 ottobre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	30,040,833.95	29,707,352.49	333,481.46	»
Merci a grande velocità . .	8,337,481.55	7,811,812.80	525,668.75	»
Merci a piccola velocità . .	32,947,353.68	31,629,222.50	1,318,131.18	»
Totale dei prodotti ferroviari	71,325,669.18	69,148,387.79	2,177,281.39	»
Navigazione sui laghi . . .	740,641.26	614,533.70	126,107.56	»
Totali	72,066,310.44	69,762,921.49	2,303,388.95	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 40ª settimana . . .	631.21	640.12	— 8.91	— 1.39
Prodotti totali . . .	20656.15	20672.16	— 16.01	— 0.08

Strade Ferrate Meridionali

37ª Settimana. — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	408,519.09	282.52
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	504,949.34	349.20
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 96,430.25	— 66.68
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	15,585,235.31	10778.17
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	14,301,809.48	9,890.60
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,283,425.83	+ 887.57
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	142,936.68	129.15
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	114,812.22	114.70
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 31,124.46	+ 14.45
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,093.17	4,999,373.61	4,573.28
Introiti corrisp. nel 1876 .	983.85	4,096,675.08	4,163.92
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+109.32	+ 902,698.53	+409.36

Strade Ferrate Romane

30ª Settimana — *Dal* 23 *al* 29 *luglio* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	496,276.05	15,721.07
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	509,887.62	16,152.29 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	13,611.57	431.22
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 29 luglio 1877 .	1,646	16,196,162.92	17,102.35
Periodo corr. 1876	1,646	14,613,178.02	15,399.73
Aumento	—	1,582,984.90	1,702.62
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Linea Vicenza-Thiene-Schio

Esercìta dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche — Chil. 32

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1877.

QUALITÀ DEI PRODOTTI	LINEA VICENZA-SCHIO Quantità	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-CASTELF.CO Quantità	LINEA TREVISO-CASTELF.CO Importo
Viaggiatori . . .	7481	9,562.97	1796	3,081.19
Bagagli e cani . .	185	179.21	106	79.30
Merci a G. velocità	730	648.82	»	»
Merci a P. velocità	484	5,028.00	»	»
Introiti diversi . .	»	710.32	»	»
Totale L.	8880	16,129.32	1902	3,160.49

ANNUNZI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Manutenzione e dei Lavori in TORINO, ALESSANDRIA, MILANO, BOLOGNA, VERONA, PISTOIA e SAMPIERDARENA,

ACCIAIO vecchio in guide, ritagli di guide, ecc. . . . . Chilogr. **53,000** circa.
FERRO vecchio in pezzi grossi e piccoli, in stecche, piastre, chiodi, ecc. » **6,013,000** »
GHISA vecchia da rifondere, in oggetti diversi rotti, e in cuscinetti . » **402,000** »
FERRO e acciaio in tornitura e limatura. Quantità diverse.

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano,** in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **16 Ottobre p. v.** Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 18 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 30 giorni dalla data dell'aggiudicazione; però, se le partite aggiudicate ad una stessa Ditta superano in complesso le 1000 tonnellate, sarà accordato per l'esportazione un giorno di più per ogni altre 100 tonnellate.

Il pagamento dei materiali dovrà eseguirsi in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 26 settembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

XV.ma Estrazione dei Buoni in Oro

eseguitasi in seduta pubblica il 1° ottobre 1877. I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° gennaio 1878 e mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. Dal 1° gennaio 1878 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

Titoli da cinque									Titoli unitarj					
Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri delle Cartelle	Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni	
	dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.		dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.	dal Num.	al Num.
35	171	175	5176	25876	25880	9236	46176	46180	65126	65130	88471	88475	112166	112170
37	181	185	5187	25931	25935	9347	46731	46735	65971	65975	89321	89325	112776	112780
202	1006	1010	5397	26981	26985	9353	46761	46765	66086	66090	89966	89970	113616	113620
486	2426	2430	5420	27096	27100	9571	47851	47855	67326	67330	91021	91025	114366	114370
493	2461	2465	5554	27766	27770	9575	47871	47875	68196	68200	91686	91690	115136	115140
594	2966	2970	5781	28901	28905	9578	47886	47890	68876	68880	92021	92025	116371	116375
602	3006	3010	6038	30186	30190	9650	48246	48250	69076	69080	92976	92980	116376	116380
723	3661	3665	6054	30266	30270	10368	51836	51840	69486	69490	93091	93095	116441	116445
832	4156	4160	6138	30686	30690	10385	51921	51925	69516	69520	94066	94070	116621	116625
878	4386	4390	6183	30911	30915	10389	51941	51945	69551	69555	94756	94760	116906	116910
888	4436	4440	6277	31381	31385	10495	52471	52475	69571	69575	95776	95780	117536	117540
1278	6386	6390	6481	32401	32405	10581	52901	52905	69606	69610	95931	95935	118301	118305
1385	6921	6925	6519	32591	32595	10717	53581	53585	69896	69900	95966	95970	119051	119055
1515	7571	7575	6718	33586	33590	10892	54456	54460	70456	70460	96446	96450	119686	119690
1568	7836	7840	6844	34216	34220	11118	55586	55590	71081	71085	96851	96855	119691	119695
1692	8456	8460	6859	34291	34295	11120	55596	55600	71371	71375	98241	98245	119751	119755
1807	9031	9035	7052	35256	35260	11147	55731	55735	71926	71930	98441	98445	119886	119890
2156	10776	10780	7130	35646	35650	11214	56066	56070	72721	72725	100936	100940	121991	121995
2278	11386	11390	7156	35776	35780	11268	56336	56340	72746	72750	100976	100980	122196	122200
2534	12666	12670	7193	35961	35965	11360	56796	56800	72871	72875	101126	101130	122201	122205
2594	12966	12970	7201	36001	36005	11387	56931	56935	73221	73225	101246	101250	123001	123005
2752	13756	13760	7424	37116	37120	11708	58536	58540	74091	74095	101491	101495	123046	123050
2858	14286	14290	7429	37141	37145	11736	58676	58680	75096	75100	101546	101550	123421	123425
3031	15151	15155	7441	37201	37205	11768	58836	58840	75416	75420	101581	101585	124076	124080
3057	15281	15285	7476	37376	37380	11887	59431	59435	75926	75930	101871	101875	124131	124135
3082	15406	15410	7522	37606	37610	11924	59616	59620	76421	76425	101991	101995	124181	124185
3128	15636	15640	7564	37816	37820	12073	60361	60365	76761	76765	103006	103010	124621	124625
3168	15836	15840	7593	37961	37965	12575	62871	62875	81901	81905	103571	103575	125036	125040
3591	17951	17955	7759	38791	38795	12596	62976	62980	82016	82020	103671	103675	125216	125220
3698	18486	18490	7859	39291	39295	12701	63501	63505	82121	82125	104076	104080	125476	125480
3774	18866	18870	7873	39361	39365	12839	64191	64195	83546	83550	106091	106095	126781	126785
3851	19251	19255	7913	39561	39565				84131	84135	106701	106705	127226	127230
4034	20166	20170	7938	39686	39690				84746	84750	107061	107065	127316	127320
4141	20701	20705	8029	40141	40145				84886	84890	107156	107160	128706	128710
4212	21056	21060	8121	40601	40605				85616	85620	108036	108040	129046	129050
4522	22606	22610	8252	41256	41260				86336	86340	108236	108240	129091	129095
4635	23171	23175	8272	41356	41360				86531	86535	108526	108530	129321	129325
4717	23581	23585	8360	41796	41800				86741	86745	109576	109580	129721	129725
4843	24211	24215	8630	43146	43150				87181	87185	109861	109865	130216	130220
4982	24906	24910	8747	43731	43735				87626	87630	110011	110015	130686	130690
5012	25056	25060	8767	43831	43835				87966	87970	111321	111325	130991	130995
5047	25231	25235	9078	45386	45390				88066	88070	111876	111880		
5153	25761	25765	9134	45666	45670				88351	88355	112156	112160		

NB. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco dei Buoni estratti precedentemente e non ancora rimborsati.

Firenze, il 1° ottobre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di Secondo incanto

Essendosi fatto il ribasso del *Ventesimo* al prezzo del primo deliberamento, si fa noto al pubblico che nel giorno di giovedì 18 corrente alle ore 10 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione Provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della provvista e manutenzione per cinque anni del mobilio occorrente alle Caserme dei Reali Carabinieri stabilite nella città di Torino.

Il prezzo d'appalto rimane ora stabilito nella somma di L. 0,1292 al giorno per cadaun uomo, e la sua definitiva aggiudicazione seguirà col metodo delle candele, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

L'appalto avrà principio il 1° gennaio 1878 e sarà ultimato il 31 dicembre 1882 e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 1,500 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 6,000 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 3 ottobre 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario-Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ANONIMA

DELLA STRADA FERRATA DA MORTARA A VIGEVANO

Li signori azionisti di questa Società sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 ottobre prossimo, alle ore 12 meridiane, nel palazzo municipale in Vigevano, per la trattazione delli seguenti oggetti:

1. Relazione del Consiglio di Direzione;
2. Presentazione del rendiconto sociale 1876 — Relazione delli signori revisori sul detto rendiconto, e deliberazioni relative;
3. Nomina delli signori revisori del rendiconto 1877;
4. Fissazione del secondo dividendo 1877;
5. Rinnovazione del Consiglio di Direzione a termini dell'articolo 32 degli statuti sociali.

Qualora la presente adunanza di prima convocazione non possa avere effetto a termini dell'articolo 25 degli statuti sociali, resta fino d'ora fissato il giorno 31 dello stesso mese di ottobre per la seconda adunanza, e ne sarà dato avviso alli signori azionisti.

L'intervento a dette adunanze è regolato dall'articolo 18 degli statuti, che ad opportuna norma viene qui trascritto.

Art. 18. Ogni azionista regolarmente iscritto nei registri della Società come titolare di num. 6 azioni, o che due ore prima dell'adunanza generale faccia il deposito alla Cassa della Società di num. 6 azioni al portatore, o presenti regolare mandato di rappresentare uno o più azioniti titolari insieme per num. 6 azioni, riceverà un biglietto di ammissione all'assemblea. — Tale biglietto sarà personale e valevole per intervenire alla prima e seconda convocazione dell'assemblea generale, quando questa si renda necessaria, e servirà per ritirare dalla Cassa suddetta, mediante la di lui restituzione, le azioni ivi depositate.

Il mandato di rappresentazione sarà reputato regolare anche per lettera, purchè ne sia accertata la firma da Regio sindaco o dalla Camera di Commercio.

Vigevano, 23 settembre 1877.

La Direzione.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 17 Ottobre 1877 N.° 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE
a tutto il 1876

(Continuazione — V. N. 41)

Il prospetto riassuntivo *C*, di cui parlammo al termine del precedente articolo, calcolando la lunghezza assoluta della rete italiana in chil. 7804, dedotti cioè i tratti comuni a due o più linee, come fu accennato nella situazione generale, ci rappresenta l'importo totale delle costruzioni al 1° gennaio 1877, sia per conto dello Stato, sia per conto delle diverse Società concessionarie ed esercenti, in L. 2,159,635,800, e quindi con una media chilometrica di L. 266,734; mentre al 1° gennaio 1876, colla cifra totale di chil. 7574 in esercizio, si aveva l'importo complessivo di L. 2,070,553,000, con una media chilometrica di L. 274,354.

Le indicate due somme pel 1876 trovansi poi ripartite come segue:

	Lunghezza — Chil.	IMPORTO parziale per linea	medio chilometrico	complessivo per rete	medio generale per chilometro
Rete esercìta dalla Società Sud-Austriaca.					
Linee riscattate colla Convenzione di Basilea	1873	610,000,000	325,681		
Linee dello Stato (Toscano-Liguri, Savona-Bra, Cairo-Acqui e Novara-Gozzano)	611	259,850,000	451,913	1,025,166,000	303,393
Linee di cui lo Stato è comproprietario	419	72,924,000	174,043		
Linee di Società diverse	476	82,392,000	173,092		
Rete esercìta dalla Società delle Romane.					
Linee proprie della Società	1509	431,493,000	285,946		
Linea Asciano-Grosseto (costrutta dallo Stato)	85	16,500,000	194,118	452,606,000	276,316
Linee di Società diverse	44	4,613,000	104,841		
Rete esercìta dalla Società delle Meridionali.					
Rete Meridionale	1443	385,757,000	267,330	385,757,000	267,330
Rete Calabro-Sicula { Linee del 1° periodo	640	133,650,000	208,828	249,320,000	232,575
Rete Calabro-Sicula { Linee del 2° periodo	432	115,670,000	267,755		
Ferrovie esercìte da Società diverse.					
Ferrovie Sarde	198	59,149,000	187,722	39,149,000	197,722
Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo	32	4,056,000	126,750	4,056,000	726,750
» Vicenza-Thiene-Schio	30	2,955,000	98,500	2,955,000	98,500
» Torino-Rivoli (a scartamento ridotto)	12	626,800	52,233	626,800	52,233
Totali e medie . .	7804	. . . .	. . . .	2,159,635,800	276,734

Però nel costo delle ferrovie Calabro-Sicule, tanto del 1° quanto del 2° periodo, è compreso il solo ammontare dei lavori eseguiti a tutto il 1876 per le tratte che a quell'epoca si trovavano in esercizio; e non v'entrano quindi le spese approvate od in corso di approvazione pei lavori di compimento e consolidamento, i quali saranno cagione di sensibile aumento nelle somme sovraindicate.

In quanto all' importo totale del materiale di dotazione delle suddette reti, esso risulta in complesso di lire 232,495,500, con una media chilometrica di L. 306,526, ragguagliata alla estensione delle reti medesime. E queste due somme sono così ripartite:

	IMPORTO complessivo per rete	IMPORTO medio per chilometro
Alta Italia	141,896,800	41,994
Romane	33,093,000	20,203
Meridionali (Società)	34,049,000	23,596
Calabro-Sicule (Stato) . . .	20,632,000	19,246
Sarde	1,397,000	7,055
Torino-Ciriè-Lanzo	650,000	20,312
Vicenza-Thiene-Schio . . .	604,500	20,150
Torino-Rivoli	173,200	14,433
Totale generale e medio	232,495,500	29,792
A cui aggiungendo il costo delle costruzioni suindicate in .	2,159,635,800	276,734
Si ha l'importo complessivo per costruzioni e materiale a tutto il 1876 in	2,392,131,300	306,526

mentre a tutto il 1875 si aveva la spesa complessiva di L. 2,295,821,000, colla media chilometrica di L. 304,203.

Entrando ora nei particolari delle suddette costruzioni, e quindi passando ad esaminare le parti prima e seconda della Relazione statistica dell'on. Valsecchi, rileviamo, per ciò che riguarda le *costruzioni per conto diretto dello Stato* (Parte I), che le lunghezze delle linee ad esso appartenenti sono fissate, in cifre tonde, come segue:

Calabro-Sicule 1° periodo	Chil.	640
Calabro-Sicule 2° »	»	640
Asciano-Grosseto	»	85
Ligure	»	268
Savona-Bra con Cairo-Acqui	»	148
Totale	Chil.	1,781

Di queste linee, al 31 dicembre 1875 erano aperti all'esercizio soli chilometri 1,436, non contandovisi che chil. 295 per le Calabro-Sicule del 2° periodo.

Ma nel 1876 vennero aperti altri chil 137 di queste ferrovie, per cui al 31 dicembre 1876 si trovavano aperti in complesso chil. 1,573, restando soltanto da aprire chil. 208 a compimento delle linee Calabro-Sicule del 2° periodo.

L'importo dei lavori eseguiti e certificati nel 1876 risulta, per ciascuna ferrovia, come segue:

Calabro-Sicule 1° periodo . . .	L.	4,167,108.90
Calabro-Sicule 2° » . . .	»	27,163,932.96
Asciano-Grosseto	»	316,522.51
Ligure	»	1,485,437.67
Savona-Torino e Cairo-Acqui . . .	»	»
Totale generale	L.	33,133,002.04

Le spese di amministrazione e di personale, complessivamente per tutte le suddette ferrovie, ascese nel 1876 a L. 2,195,514.46.

Confrontando queste spese coll'importo dei lavori eseguiti, si rileva ch'esse corrispondono al 6.63 p. 0[0], comprese quelle per studii e progetti, per direzione, sorveglianza e liquidazione dei lavori, nonchè ogni altra amministrativa.

Il numero delle giornate d'operaio impiegate pei suddetti lavori nel 1876 fu di 5,153,676, corrispondente alla media giornaliera di 17,692. Ritenuto l'importo dei lavori effettivamente eseguiti in L. 33,133,002 04, e paragonandolo al numero d'operaj impiegati nei lavori stessi, l'importo medio del lavoro corrispondente a ciascuna giornata d'operaio risulta in L. 6.43 circa.

Come si è detto più sopra, al 31 dicembre 1876 rimanevano ancora da compiere chil. 208 appartenenti alle ferrovie Calabro-Sicule; e siccome nel bilancio pel 1877 trovansi compresi i fondi necessarii, così l'on. Valescchi assicura che l'Amministrazione spingerà quanto più è possibile i lavori per l'apertura all'esercizio dei tratti di ferrovia in costruzione, nel tempo stesso che affretterà lo scioglimento della questione della linea trasversale di Sicilia, che rimane da eseguirsi a complemento della rete stabilita colle leggi del 31 agosto 1868 e 28 agosto 1870. E noi auguriamo di cuore che anche in ciò l'Amministrazione possa finalmente soddisfare ai suoi impegni.

A questo proposito, rileviamo dall'Alleg. 9, che l'importo dei lavori eseguiti, delle provviste e spese d'amministrazione per le ferrovie Calabro-Sicule a tutto il 1876 ascende a L. 163,652,255.75, così ripartite:

a) Lavori	L.	143,860,130.70
b) Provviste di materiale mobile .	»	11,731,927.98
c) Impianto delle linee telegrafiche	»	275,620.03
d) Spese di personale e d'amministrazione (locali)	»	7,441,627.19
e) Spese generali d'amministrazione	»	342,949.85
Totale	L.	163,652,255.75

Però l'importo dei lavori, esposto in L. 143,860,130 70 comprende l'ammontare delle trattenute, che debbono rimanere nelle casse dello Stato sino a collaudo finale, e che al 31 dicembre ascendevano a L. 5,321,880.97, per cui l'importo totale dei lavori si riduce in . L. 138,538,249.73

A cui aggiungendo le altre spese sovraindicate per la complessiva somma di » 19,792,125.05

Si ha il totale effettivo delle spese certificate a tutto il 1876 in . . . . » 158,330,374.78

Di queste furono ammesse a pagamento sui fondi del detto anno . . . . . » 157,884,414.15

E quindi rimanevano da pagare coi fondi del 1877 . . . . » 445,960.63

Dall'Alleg. 10 rileviamo poi che l'importo dei lavori che restano da eseguire a termini della suddetta legge del 28 agosto 1870 per la rete Calabro-Sicula si calcola:

pel 1877 in	L.	28,191,748.08
pel 1878 ed anni successivi in . . .	»	21,948,121.22
E quindi in totale	L.	50,139,869.30

Riporto L.	50,139,869.30
Che aggiunte all'importo dei lavori eseguiti in . . . . »	143,860,130.70
Formano la spesa complessiva preventivata in . . . . »	194,000,000.—
Però all'indicata somma pei lavori da eseguire nel 1877 in . . . . L.	28,191,748.08
Aggiungendo per materiale mobile, linee telegrafiche e spese d'amministrazione »	2,808,251.92
Si ha la somma totale preventivata in L.	31,000,000.—
Da cui deducendo le trattenute ed i pagamenti che si riportano al 1878 in . »	2,881,804.15
Rimane il preventivo dei pagamenti stanziato nel bilancio pel 1877 in . . »	28,118,195 85

(Continua)

LE CONFERENZE INTERNAZIONALI
di statistica ferroviaria

Come abbiamo promesso nel precedente numero, riassumiamo i risultati delle suddette Conferenze, che si tennero in Roma dall'8 all'11 corrente.

Nella prima seduta, dopo i discorsi inaugurali a cui abbiamo accennato, principiarono i lavori della Conferenza, prendendosi a base dei medesimi il programma già compilato dall'Ufficio di statistica del Ministero austriaco del commercio.

L'adunanza, dopo un animato dibattimento, risolse che, lasciata da banda ogni discussione generale, si procedesse tosto all'esame dei varii *quadri*, in cui, secondo l'anzidetto programma, dovrebbe ripartirsi la statistica comparata delle ferrovie; e che quest'esame avesse luogo in assemblea plenaria, salvo a nominare delle Sotto-Commissioni per lo studio di quei punti che si riconoscessero abbisognare di più speciali ed accurate indagini.

Intrapresa la discussione del *quadro I* (Prospetto particolareggiato delle lunghezze e delle condizioni di superstruttura, di livello e di direzione delle linee di ferrovia in esercizio al termine di un dato anno), ed essendo insorto disparere sulla forma in cui dovranno essere classificate le notizie relative ai punti sovraccennati, venne nominata una Sotto-Commissione per istudiare una redazione del *quadro* che soddisfaccia a tutte le esigenze; e quindi la continuazione della discussione fu rimandata alla successiva tornata.

Nella seconda seduta (9), presieduta dall'on. Valsecchi, Direttore generale delle ferrovie al Ministero dei lavori pubblici, dopo lunga e viva discussione, venne compiuto l'esame del primo quadro, già incominciato nella seduta precedente, che comprende: l'indicazione delle Compagnie proprietarie o conduttrici, e delle sedi, così delle Amministrazioni centrali, come delle Direzioni dell'esercizio; la lunghezza delle linee esercitate al termine di ogni anno, siano esse di proprietà di Compagnie, di terzi, o comuni ad altre Compagnie; il numero dei binarii di cui è dotata ciascuna linea, e la complessiva loro lunghezza; il sistema d'armamento, ed infine le condizioni tecniche delle singole linee in fatto di pendenze e di curve.

Fu pure cominciato e portato a compimento l'esame del secondo quadro, che riassume i dati relativi allo stato del materiale mobile ed alla percorrenza chilometrica di esso, nonchè alla quantità e qualità dei viaggiatori e delle merci trasportati ogni anno su ciascuna linea.

Una Sotto-Commissione venne incaricata di dare ai due quadri la loro forma definitiva, in conformità alle deliberazioni prese nell'adunanza plenaria.

In questa seduta il sig. Perl, Direttore delle Ferrovie russe, presentò pure delle carte grafiche indicanti il movimento delle merci in Russia per le grandi arterie di comunicazione, marittime e fluviali.

Nella terza seduta (10), sotto la presidenza del suddetto sig. Perl, vice-presidente e Direttore dell'Unione russa per le relazioni internazionali ferroviarie, venne votata la divisione del quadro III in tre distinti prospetti, cioè: fondi impiegati nella costruzione, sovvenzioni e garanzie; prodotti e spese dell' esercizio; impiego del prodotto netto e spese non attinenti all'esercizio.

Venne quindi approvata la redazione definitiva delle 5 *tavole*, in cui saranno classificate le notizie, alle quali la Conferenza crede che debbano, per questa volta, restringersi le indagini della statistica: notizie che le diverse Amministrazioni di strade ferrate saranno pregate di cominciar a fornire per gli anni 1876 e 77 all'Ufficio di statistica del Ministero austriaco del commercio, il quale ha l'incarico di raccoglierle e pubblicarle.

Ad una successiva riunione della Conferenza, che avrà luogo a Parigi durante l'Esposizione universale del 1878, è riservato di deliberare sulla compilazione di alcuni quadri complementari, di cui intanto sarà apparecchiato lo schema, e che dovranno somministrare l'indicazione particolareggiata delle spese d'esercizio e del rispettivo ammontare, e far conoscere il movimento delle merci, distintamente secondo la loro natura, il personale addetto alle ferrovie e le istituzioni di previdenza stabilite a favore di esso; e infine gli accidenti dipendenti dall'esercizio.

Il presidente Brachelli chiuse poi, nella riunione dell'11, le tornate della Conferenza, ringraziando in lingua tedesca il Governo italiano, ed in particolar modo i rappresentanti di esso nella Conferenza, dell'appoggio cordiale dato ai lavori della medesima, ed augurando che l'opera da questa iniziata sia coronata dai più splendidi risultamenti.

Dopo un lauto banchetto al *Caffè di Roma*, offerto ai membri della Conferenza dal segretario generale on. Branca, in assenza del Ministro di agricoltura, industria e commercio, i detti membri furono invitati dallo stesso Ministro ad una gita di piacere a Napoli e Pompei, ch'ebbe luogo il 12 corrente, con altro banchetto d'addio a Napoli.

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione* — V. N. 40).

B. *Orarii e circolazione dei treni.*

Per ciò che concerne gli *orarii*, dobbiano notare che l'orario invernale 1875-76 venne in massima riconosciuto conveniente, fuorchè pel treno 21, il quale, nell'interesse del servizio postale internazionale (servizio diurno) Lucerna-Milano, deve par-

tire da Lugano la mattina alle 4.35, ciò che è di grave pregiudizio per la Società.

Riguardo ai servizii corrispondenti, l'orario estivo venne già messo in vigore il 15 maggio, dalla qual epoca 5 treni circolarono in ogni senso sulle due linee. Dal 28 settembre in poi, data dell'apertura della linea Como-Chiasso, entrò in vigore un nuovo orario.

Il 15 novembre venne introdotto l'orario invernale 1876-77, il quale ridusse a 4 il numero dei treni in circolazione per ogni senso.

Affine di sottrarre l'orario della linea Lugano-Chiasso alle esigenze del servizio postale internazionale, che ci avevano fino allora obbligati a mantenere tra Lugano e Chiasso un treno mattinale dei meno profittevoli per noi, ci mettemmo d'accordo coll'Amministrazione federale delle poste per far passare per Locarno ed Arona il servizio internazionole del Gottardo tra Lucerna e Milano. A tale effetto, fu conchiusa coll'Amministrazione dei battelli a vapore del Lago Maggiore una Convenzione, in seguito alla quale la detta Amministrazione s'impegna, mediante l'indennità annua di 5000 fr., a mantenere un servizio di notte tra Locarno ed Arona, per istabilire la coincidenza della diligenza del Gottardo (servizio diurno) e del nostro treno 5 col treno 2 dell'Alta Italia; come pure per assicurare una coincidenza cogli altri servizii postali della strada del Gottardo. L'Amministrazione federale delle Poste si assunse la metà della suddetta indennità.

Nel 1876, 7816 *treni circolarono* sulle linee ticinesi di pianura, cioè:

5674 treni viaggiatori (5668 treni regolamentari e 6 treni supplementari).
1464 treni misti.
678 treni di materiali.

Il percorso di questi diversi treni fu di:

239,978 chilometri-trazione
3,434,844 chilometri-assi
15,109,374 chilometri-tonnellate (peso lordo).

La *durata totale del percorso* (comprese le fermate) dei *treni regolamentari* fu di

7415 ore e 28 minuti pei treni viaggiatori;
2375 » 49 » pei treni misti;

9771 ore e 17 minuti in totale.

Vi ebbero dei treni *supplementari*: il 14 aprile per una festa religiosa a Mendrisio, il 28 settembre per la inaugurazione della linea Como-Chiasso, ed il 15 ottobre un treno di piacere Milano-Lugano.

I *trasporti di materiali* dalla trincea di Coldrerio pel rilevato della Stazione di Chiasso furono terminati in febbraio, e la Stazione provvisoria di Coldrerio venne soppressa.

I trasporti di materiali rappresentano in chilometri-assi:

	1876	1875
Linea Biasca-Locarno	1,140	164,394
» Lugano-Chiasso	112,607	630,677
Totale . .	113,747	795,071

Durante l'esercizio, si ebbero 133 *ritardi nella corsa dei treni* (al di là di 10 minuti), cioè:

83 da 10 a 15 minuti, 37 da 16 a 30, 13 da 30 in più (nel precedente esercizio furono in totale 102).

Questi ritardi furono prodotti:

117 dal ritardato arrivo d'altri servizii (diligenze del Gottardo, di Lugano, di Bellinzona, di Como, battelli a vapore del lago Maggiore (49); treni dell'Alta Italia (36); 4 da irregolarità nell'esercizio; 3 da perturbazioni di servizio per forza maggiore; 9 da accidenti lungo il viaggio.

Le poche irregolarità avvenute sulle nostre linee non diedero luogo a reclami. Noi invece dovemmo reclamare, tanto presso Amministrazioni particolari, quanto presso il Dipartimento federale delle ferrovie pei ritardi dei treni dell'Alta Italia e dei battelli a vapore del lago Maggiore. Il tempo che i nostri treni hanno dovuto attendere per codesti ritardati arrivi fu constatato e comunicato alle Società interessate, nonchè all'Amministrazione federale delle poste.

Durante l'esercizio, non vi furono che rare perturbazioni di servizio. Il 4 luglio, il treno si dovette fermare presso la Stazione di Cadenazzo, attesochè uno dei bolloni della leva di marcia della locomotiva erasi perduto. Il 24 luglio, la strada fu coperta da una frana di terra presso il tunnel di Bissone. Il 10 settembre, un bollone di grande biella della locomotiva si ruppe presso la Stazione di Mendrisio, e danneggiò la macchina. Il 29 novembre, un mulo, rimasto senza guardiano, fu schiacciato di notte presso il Molinazzo. Il 10 dicembre, all' uscire dalla Stazione di Maroggia, l'ultimo vagone di un treno-viaggiatori sviò in seguito alla caduta della leva dei freni. Il vagone ed il binario furono alquanto danneggiati. Questi diversi accidenti non ebbero (fuorchè un ritardo nella corsa) altre conseguenze, oltre le accennate.

Il 1° gennaio, un individuo tentò di gettare un guardiano sotto il treno che stava per giungere. L'autore dell'attentato venne deferito ai tribunali. Inoltre furono lanciate delle pietre sulle rotaie da un idiota e da una mano sconosciuta. Il primo fu preso sul fatto dal guardiano e deferito all'Autorità; l'autore dell'altro attentato non potè essere scoperto. Questi due fatti non ebbero però conseguenze: i sorveglianti stradali se n'accorsero a tempo.

C. *Prodotti e statistica del traffico.*

Come risulta dall'unito apposito prospetto, neppure il secondo esercizio diede risultati favorevoli.

Il totale dei *prodotti diretti* è anzi rimasto di fr. 14,249.01 al disotto di quello dell'anno precedente.

La linea Biasca-Locarno presenta un minore prodotto di fr. 17,924.67, mentre la linea Lugano-Chiasso presenta un eccedente di fr. 3675.66. La diminuzione del traffico si fece soprattutto sentire nei mesi di maggio, giugno, luglio, agosto e settembre.

Passando alle diverse categorie di prodotti, notiamo che i prodotti di viaggiatori furono di franchi 35,880.22 inferiori a quelli del precedente esercizio: cioè franchi 25,758.96 per la linea Biasca-Locarno, e fr. 10,121.26 per quella Lugano-Chiasso. Questa diminuzione devesi attribuire a diverse cause. Da una parte, il prestigio della novità attirò nel primo anno gran numero di persone. Poscia l'apertura oltremodo ritardata del passaggio del Gottardo per le carrozze, fu di gran pregiudizio al traffico. A ciò si aggiunge il compimento o la sospensione dei lavori ferroviarii, ed infine il cattivo raccolto nel Cantone del Ticino.

Il soddisfacente aumento dei prodotti pel trasporto dei bagagli, cavalli e bestiami si ottenne quasi esclusivamente sulla linea Lugano-Chiasso; e ciò a partire dal 28 settembre, data in cui venne aperto, com'è noto, il tronco di congiunzione Como-Chiasso.

Nell'aumento di fr. 17,461.47 dei prodotti per merci, la linea Biasca-Locarno figura per fr. 7,370.57, e la linea Lugano-Chiasso per fr. 10,090.90. L'aumento sulla linea nord proviene dai trasporti di legname da Castione per Locarno. L'aumento sulla linea sud cade sui tre ultimi mesi dell'esercizio, e devesi attribuire alla congiunzione colle ferrovie dell'Alta Italia.

Per ciò che concerne l'influenza esercitata da questo allacciamento sul complesso del traffico della linea Lugano-Chiasso, noteremo ancora che nei primi tre mesi, in cui essa ne ha approfittato, presentò, ad onta delle sfavorevoli circostanze suindicate, i seguenti aumenti di prodotto, in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio:

Viaggiatori . . . . 7 0[0
Bagagli . . . . 9 »
Cavalli e bestiami . . . . . 234 »
Merci . . . . 213 »

Quanto ai dettagli, si trovano negli appositi prospetti statistici.

Per ciò che riguarda i prodotti indiretti, eccedenti di fr. 31,420.18 quelli dell'anno precedente, noteremo in primo luogo che vi fu un eccedente di fr. 9,063.92 per affitti e locazioni a funzionarii e ristoratori degli appartamenti dei fabbricati definitivi delle Stazioni.

La compartecipazione della Società ferroviaria dell'Alta Italia alla manutenzione ed amministrazione della parte della Stazione di Chiasso che serve ad uso comune, come pure perquella di suo uso speciale, contribuì al suddetto aumento per fr. 4,978.14. Il compenso per l'uso, da parte di altre Società, di carrozze e vagoni appartenenti alla Società del Gottardo, vi entrò per fr. 562.59.

Il prodotto netto dei laboratorii, che lavorano non solamente per la Società, ma altresì pei privati, ascese a fr. 5,216.06. L'aumento di fr. 11,599.47 alla rubrica « diversi » proviene specialmente da proposte dell'Economato e da una indennità dell'Amministrazione federale delle Poste per un treno mattinale sulla linea Lugano-Chiasso.

D. *Spese e statistica dell'esercizio.*

Il conto delle spese dell'esercizio comprende le due linee separate Biasca-Locarno (41 chil.) e Lugano-Chiasso (26 chil.). La lunghezza totale delle linee in esercizio è quindi di 67 chil.

Nel *confronto delle spese dell'esercizio* per gli anni 1875 e 1876 bisogna anzitutto diffalcare dalle spese del primo di tali esercizii, cioè dalla somma di . . . . . . Fr. 754,638.50
la parte delle spese che si riferisce al periodo dal 6[20 al 31 dicembre 1874 in . . . . . . » 45,288.57

Rimangono quindi pel 1875 . . . . . . Fr. 709,349.93
Le spese d'esercizio pel 1876 ascendono a . » 698,872.72

Differenza Fr. 10,472.21

Aggiundendovi l'eccedente delle spese per l'Ufficio dell'Ingegnere in capo dell'esercizio, e per l'intera manutenzione delle linee . . . . Fr. 90,278.99
più, per spese diverse . . . . » 532.15
Fr. 90,811.14

ne risulta per gli altri rami una diminuzione di spesa di . . . . Fr. 101,283.35
così ripartita:
Amministrazione generale dell'esercizio . . . . Fr. 10,380.39
Servizio del Movimento . . » 92,464.26
Fr. 102,844.65
da cui si deve diffalcare l'eccedente di spese per il servizio di spedizione » 1,561.30
» 101,283.35

su cui, fatta egualmente deduzione del consumo per il mese di dicembre 1874, restano a carico del conto (combustibile) . . . . » 66,074.09

Per quanto riguarda i *diversi rami di servizio*, vengono appresso indicati i dettagli necessarii.

Come dicemmo già nel nostro precedente Rapporto, le *spese d'amministrazione generale dell'esercizio* comprendono, oltre le spese del servizio commerciale, anche quelle della direzione del servizio esterno e della telegrafia di servizio. La proporzione per cento delle spese d'Amministrazione generale dell'esercizio, omettendo i tre ultimi rami sovraindicati, in luogo di essere 11.79 0[0, si ridurrebbe a 7.78 0[0.

Le *spese di sorveglianza e manutenzione delle linee* nel 1875 non comprendevano che gli stipendii e le indennità per i capi di linea e guardiani, come pure alcune spese per lo sgombero delle nevi e del ghiaccio; mentre nel conto del 1876 figurano pure gli stipendii e le indennità dell'Ingegnere in capo dell'esercizio e de' suoi aiutanti tecnici, nonchè le spese di manutenzione propriamente detta delle linee.

Nel numero dei lavori di manutenzione delle linee che meritano di essere mentovati, citeremo anzitutto un rinforzo di roccia alla diga protettrice della riva destra in amonte del ponte sul Ticino. Le piene del 30 settembre avevano corroso il piede di questa diga, ed era urgente di porvi rimedio. Presso i chil. 16.6, 21 e 22 della linea Lugano-Chiasso si dovettero fare dei lavori di consolidamento, stante che le continue pioggie d'aprile avevano cagionato in quei siti degli scoscendimenti considerevoli di terreno. Le pioggie torrenziali del 24 luglio danneggiarono pure scarpe e fossati, e copersero di alluvioni la strada presso Bissone. Si dovettero toglierle immediatamente e riparare i guasti. La caduta continua di pietre dalla sommità del Monte Salvatore c'indusse a rivolgere al Consiglio di Stato del Canton Ticino una domanda tendente ad ottenere che, in osservanza degli art. 4 e 5 della legge federale svizzera, le pendenze nude o coperti solamente da cespugli o pochi alberi, del versante sud della montagna (in quanto la strada cantonale e la linea ferrata possano essere minacciate dalle pietre che di là si staccano) siano considerate come foreste protettrici, e quindi rimboscate. Le camere di prestito adoperate per la costruzione della strada nei bassi-fondi del Ticino vennero rese salubri mediante fossati e piantagioni di ontani, pioppi e salici; e così pure si farà in convenienti siti con piantagioni di *eucalyptus globulus.*

Il mantenimento del livello sulle sezioni con alti rilevati, e nei bassi-fondi paludosi del Ticino richiese molti lavori e spese, atteso che, come è naturale, gli ammassi non cessarono ancora del tutto. La strada trovasi, del resto, in perfetto stato, tanto sulla linea corrente, quanto nelle Stazioni.

Le spese per fabbricati concernono soprattutto la manutenzione dei tetti, ma le assicurazioni v'entrano pure per una somma notevole.

Le *spese del servizio di spedizione*, « spese generali, servizio dei viaggiatori e delle merci », formano un complesso del 21.22 0[0 della spesa totale, in confronto del 20.86 0[0, a cui ascendevano nel 1875.

Il servizio dei viaggiatori e quello delle merci si fanno regolarmente, e non diedero luogo a nessun reclamo. Per questi due servizii non si ebbero a pagare che 30 fr. per tasse, indennità, ecc.

Le *spese generali per il servizio del movimento* rappresentano il 4.27 0[0 della spesa totale. *(Continua)*

Nostre Corrispondenze

Roma, 16 ottobre

I miei persistenti dubbii ebbero ancora un'altra volta ragione, a fronte delle speranze, delle assicurazioni generali.

L'on. Presidente del Consiglio tornò da Brescia colle..... Convenzioni ferroviarie nel sacco da viaggio, dopo essersi pienamente accordato coll'on. Ministro dei lavori pubblici per....... aggiornarne la discussione sino al ritorno di

quest'ultimo in Roma, locchè sarà verso il 20, secondo le notizie officiose.

E questi pochi giorni preziosi l'on. Zanardelli promise impiegarli ad esaminare a fondo e vagliare le già disegnate condizioni principali delle Convenzioni anzidette; inoltre, io penso, egli si darà ad una specie di *esercizii spirituali*, che sono, come sapete, nel linguaggio della Chiesa, alcune meditazioni ed istruzioni per la riforma della vita, che si fanno da qualche sacerdote per lo spazio di alcuni giorni in luogo ritirato. Nè io intendo affermare, mi guardi il cielo, che all'on. Zanardelli occorra riformare la sua vita, la quale è intemerata, a detta così degli amici, come degli avversarii politici; bensì credo che, per giungere a dare la propria approvazione ed apporre la propria firma ad un contratto d'esercizio delle nostre strade ferrate chi noti negoziatori attuali, l'on. Zanardelli deve riformare i propri pensieri, antichi apprezzamenti di partito, e vincere antiche ripugnanze. Quali saranno i risultati di questi ultimi studii e di queste ultime meditazioni?

Per il bene del nostro paese, il quale attende con giustificata impazienza una qualsiasi soluzione del gravissimo problema ferroviario, perchè prova le tormentose inquietudini e i danni reali dei lunghi indugi, io m'auguro di potervi dare la settimana prossima una risposta categorica e concreta. —

La Commissione governativa per lo studio d'un secondo valico appennino si è già radunata parecchie volte al Ministero dei lavori pubblici, dacchè tornò alla Capitale, avendo compiuto il suo giro d'ispezione locale lungo i tracciati proposti dai numerosi progetti affidati al suo esame. Ma non vi attenderete già ch'io possa sino da oggi informarvi intorno ai propositi della detta Commissione, propositi che non possono nemmeno avere assunto ancora la forma embrionale, e che dovranno per giunta avere un lungo periodo di gestazione: tali e tanti saranno gli elementi da porre sulla bilancia, prima di aggiudicare il pomo al migliore valico appennino, evitando che, come quello della mitologia, non diventi il pomo della discordia.

Un'altra considerazione mi è piovuta in mente da qualche tempo sul soggetto in discorso, e la confido alle vostre colonne. Oltre all'importanza commerciale, non ne ha pure una grandissima militare codesto secondo valico appennino, che si è riposto allo studio? Ora, dunque, perchè non formare addirittura una Commissione mista di tecnici civili e militari, affine di concordare sulla scelta d'un progetto che soddisfi ad entrambi gli obbiettivi? Naturalmente gli egregi ispettori ed ingegneri eletti dal Ministro dei lavori pubblici non esamineranno il problema che dal punto di vista civile; e poi? Se lo Stato-maggiore dell'esercito non trova conveniente la soluzione rispetto alle esigenze della difesa dello Stato, non si dovranno rifare gli studii da capo? —

L'ing. sig. Vernaud ha redatto un abbozzo di progetto per un tronco ferroviario di accorciamento da Nola ad Acerra, che fu sottoposto all'esame del Consiglio superiore, ed ebbe il battesimo, poco conclusivo, di essere tecnicamente eseguibile. —

Ottenne invece dal Consiglio medesimo un'approvazione formale il progetto dettagliato per la costruzione di una nuova Dogana a Catania, del costo previsto di 250 mila lire all'incirca. —

Venne promosso per merito ad Ispettore tecnico delle ferrovie del Regno il Commissario di 2ª classe cav. ing. Passerini, e destinato per conseguenza a piantare le sue tende in Roma; l'ing. cav. Fossati, attualmente Commissario presso la Società dell'Alta Italia a Torino, sarà chiamato a reggere, in surrogazione del prelodato ispettore, il Commissariato delle Ferrovie Meridionali e Calabro-Sicule. Infine, il cav. ing. Bussi, Commissario di 2ª classe a Milano, fu promosso alla 1.ª B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Possiamo oggi dare informazioni più dettagliate circa l'annunciata Conferenza per trattare della unificazione del materiale ferroviario.

Due sono le Commissioni, che si dovranno riunire per discutere sull'argomento. La prima si occuperà della revisione delle norme stabilite nel 1871 per la unificazione delle dimensioni della via e del materiale mobile, che riguardano il servizio cumulativo; la seconda dovrà studiare invece la unificazione e le migliorie a cui si dovrà tendere in progresso di tempo pel materiale mobile, in conformità a quanto fu fatto nella scorsa primavera rispetto al materiale d'armamento.

In seguito poi ad accordi presi tra le diverse Amministrazioni ferroviarie ed il sig. comm. Biglia, Ispettore del Genio civile, che dovrà presiedere ad ambedue le accennate Commissioni, fu stabilito che la prima di esse si riunirà a Firenze nei primi giorni del novembre prossimo, e la seconda successivamente a Torino.

Non mancheremo a tempo opportuno di rendere informati i nostri lettori dei risultati di così importanti studii.

Sappiamo che, in seguito alle pratiche fatte dal Municipio di Torino presso l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia, e mercè la premurosa condiscendenza di questa, si terrà quanto prima una conferenza tra i rappresentanti dell'Amministrazione medesima e della Società della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, allo scopo di stabilire le norme che dovranno regolare l'esercizio del binario di raccordamento tra le rispettive linee, appagando così il voto da lungo tempo caldeggiato dagl'interessati.

Col giorno 20 corr. verrà aperta al pubblico la nuova Stazione di Carimate, sulla linea Milano-Chiasso,

pel servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità, il quale verrà fatto con due treni, sia in andata, che in ritorno.

Riceviamo da Roma le seguenti notizie sullo stato di avanzamento dei lavori del ponte sul Tevere fra Ripetta ed in Prati di Castello, che sta eseguendo l'Impresa industriale italiana di Napoli, diretta dall'ing. A. Cottrau.

Malgrado le pioggie dirotte e la piene continue di questi ultimi 20 giorni, l'Impresa costruttrice non ha mai sospeso i suoi difficili lavori di fondazione; ed è riuscita anzi a compiere la parte più difficile di essi, ossia l'approfondamento, a mezzo dell'aria compressa, a m. 14.20 sotto la massima magra del fiume, delle due colonne metalliche di m. 1.80 di diametro ognuna, che costituiscono la pila del ponte, che trovasi proprio nel filone del fiume.

Giunta però a questo punto, l'Impresa ha dovuto sospendere il lavoro, in seguito ad una quistione di indole puramente tecnica, che sperasi sarà presto risolta dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

I lavori di questo ponte sono diretti, per parte dell'Impresa, dal sig. ing. Mannarini, sotto la speciale e diretta sorveglianza del distinto ing. del Genio civile cav. Castellini.

Notizie Ferroviarie Italiane

Compagnie ferrovieri. — Il Ministero della guerra ha determinato che al 1° novembre p. v. si formerà in Torino la 2ª compagnia ferrovieri del primo reggimento del Genio.

Il personale di truppa, non che i quadrupedi saranno designati dai comandanti di reggimento, prendendoli dalle altre compagnie del Corpo.

Ferrovie consorziali Venete. — Il *Giornale di Padova* dice che sulla linea Padova-Bassano, aperta l'11 corrente (come fu già annunciato), sono attivate le stesse tariffe che per Vicenza-Treviso, e sono combinate le coincidenze per modo che da Padova si può andare, oltrecchè con tutti i treni a Bassano, con due a Treviso; da Bassano, oltrecchè con tutti a Padova, con tutti pure a Vicenza; da Treviso tutti i treni vanno a Vicenza, e tre dei quattro mettono pure a Padova; e da Vicenza infine, oltrecchè a Treviso con quattro treni, tre di questi coincidono per andare a Bassano.

In quest'ultimo luogo poi, per coloro che si dirigono a Trento, a Feltre, o Belluno, sono combinate colla Impresa *Bravo-Pallaoro*, le prosecuzioni per ciascheduna di dette città, in coincidenza coll'arrivo di ogni treno a Bassano; come sono del pari in coincidenza combinati arrivi a Bassano alla partenza dei treni XV della mattina e XIX della sera.

L'Impresa *Bravo-Pallaoro* è provveduta di buone carrozze, e fa il servizio di tutte e tre le classi distinte, come nelle carrozze della ferrovia.

Ferrovia Lucca-Modena — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ricevuto un progetto per una nuova linea ferroviaria fra Lucca e Modena, vivamente raccomandato dalle Camere di commercio delle città interessate.

Ferrovia Laura-Avellino — I lavori di questa linea proseguono con soddisfacente alacrità. Infatti, delle 9 gallerie da aprirsi su quella tratta, 7 trovansi già interamente perforate; resta quindi da perforare la galleria di Turci, che è la più importante, misurando m. 2248; e per quella di S. Agata, è da compiere lo escavo in piccola sezione, pel quale occorrerà, stando ai risultati ottenuti nei precedenti mesi di quest'anno, circa altri sei mesi.

Furono inoltre compiute buon numero di opere d'arte, dimodochè non ve ne sono in costruzione che 44, le quali non richiederanno gran tempo per la loro ultimazione, sole 13 di esse essendo progettate con una luce superiore ai 5 metri.

Non si può nondimeno prevedere quando la linea potrà essere aperta al pubblico, occorrendo pure il ristauro di alcuni manufatti già costrutti, pel quale lavoro venne preventivata una spesa di circa 30 mila lire.

Ferrovie in Sicilia. — Scrivono da Brescia alla *Lombardia*:

Il ministro Zanardelli, in questi giorni, avrebbe studiato i provvedimenti necessarii (e ne avrebbe già sottoposto il risultato al Presidente del Consiglio) pel compimento della linea ferrata Palermo-Catania colle diramazioni di Girgenti e Canicatti.

Una Commissione siciliana, nella quale erano in prevalenza i Girgentani, si è presentata lunedì al ministro Zanardelli per discorrere in proposito.

Ferrovia Pinerolo-Torre-Pellice. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nella seduta del 6 corr., dichiarò di utilità pubblica una linea da Pinerolo a Torre Pellice, secondo il progetto dell'ing. Eynard. Tale linea ha 16 chil. di lunghezza; la spesa è calcolata in L. 2,031,750, escluso il materiale mobile.

Tramway Settimo-Rivarolo. — Dal 20 corr. si sospenderà il servizio di trasporto di merci, per procedere al collocamento delle nuove rotaie, mercè le quali (e mercè l'aiuto del Municipio di Torino) la ferrovia a cavalli si trasformerà in ferrovia a vapore.

Tramway a Cuneo. — Il 7 corr. venne inaugurato il *tramway* da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo, costrutto dalla Società concessionaria Belloli e Chiapello.

La partenza ebbe luogo alle ore 10.55. Le carrozze erano quattro, tre di prima classe e una di seconda, comode ed elegantissime tutte. Quelle di prima classe sono poi addobbate con lusso; e il bravo Felice Grondona di Milano, che ne è il fabbricante, ha proprio sorpreso per la solidità e l'eleganza delle medesime. A quattro ruote come sono, hanno i due assi molto riuniti, in modo da rendere quasi impossibile uno sviamento. A differenza delle solite carrozze di *tramway*, hanno anche il timone, però girevole: ciò che, senza spostare l'asse lungo della carrozza, serve a tener unite le pariglie dei cavalli, ed a sostenere, in caso di bisogno, in concorso col freno, massime nelle pendenze, la carrozza stessa.

La carrozza di gala, tirata da 4 cavalli ed ornata di bandiere, portava il Sindaco di Cuneo, on. Allione, i deputati intervenuti (tra cui l'on. Ranco) ed i principali impiegati della città; e quindi nelle altre carrozze il rimanente degli invitati.

Giunti alle ore 11 e 55 a Borgo S. Dalmazzo, furono ricevuti da quelle Autorità cittadine al suono della musica del 29° fanteria, e accompagnati da questa, si recarono al Municipio.

Dopo breve sosta al Municipio, passarono gl'invitati alla refezione, predisposta per 160 coperti nel fabbricato di nuova costruzione pel deposito delle carrozze, addobbato con festoni e bandiere. Dopo la refezione, non mancarono i brindisi, e la festa si chiuse allegramente.

Devesi piena lode alla solerte attività degl'imprenditori

sig. Belloli e Chiapello ed all'ing. Bastogi, che diresse i lavori.

Tramway Saronno-Tradate. — Leggesi nel *Sole* del 12:

La Società Belga dei tramwry e ferrovie economiche di Roma e Milano sta per cominciare i lavori da Saronno a Tradate, ove intenderebbe giungere nella prossima primavera. Sappiamo essere intenzione della Società di spingersi sino a Varese, e da qui per Gavirate a Laveno. Sarebbe cosa desiderabile ed utilissima.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — A proposito della conferenza recentemente tenutasi in Berna fra i delegati del Governo bernese ed i delegati delle Società ferroviarie interessate (come fu annunciato nel precedente nostro numero), la *N. Z. Z.* dà le seguenti informazioni:

L'accordo fra i diversi rappresentanti non pare essere stato molto grande. Le prime tre condizioni poste dal Governo bernese — treni diretti e non interrotti della ferrovia del Gottardo a Lucerna per Immensee-Rothkreuz, colle medesime tasse come da Immensee direttamente per Lucerna, uso esclusivo della linea Immensee-Rothkreuz, ed uso cumulativo della linea Rothkreuz-Lucerna — vennero ammesse con riserva di ratifica.

Anche la quarta — costruzione di una linea a doppio binario dal Sentimatte fino alla Stazione di Lucerna, e corrispondente ampliazione di quest'ultima — venne accettata, ma la Centrale chiese il concorso delle altre Società per le spese. Invece la Centrale ottenne la soppressione del quinto punto - costruzione di una Stazione-merci sul Sentimatte -, poichè circa al bisogno di tale Stazione può sempre decidere il Consiglio federale.

La sesta condizione — abbandono, per parte della Centrale e della Nord-Est, di certi favori speciali — in seguito a rassicuranti spiegazioni, venne abbandonata. Il settimo punto — trattato di concorrenza per l'esercizio della ferrovia del Gottardo con Berna e la Svizzera occidentale, provvisoriamente concertato per un periodo di dieci anni dall'apertura della ferrovia del Gottardo in poi —, venne accettato. Il trattato di concorrenza finora esistente circa il servizio fra Berna e Lucerna venne prolungato per lo stesso periodo di tempo, solo fra le ferrovie del Giura e la Centrale per la linea Basilea-Bienne.

Sulla ottava condizione — passaggio delle Convenzioni conchiuse fra la Centrale e la già Società Berna-Lucerna circa all'uso delle Stazioni di Berna e di Lucerna e delle relative linee d'approccio, al Cantone di Berna, non si venne ad alcun accordo.

— Dal rapporto presentato dal Dipartimento federale delle ferrovie, lo stato del tunnel del Gottardo alla fine di settembre 1877 era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		agosto	settembre	agosto	settembre
Galleria di direzione	m.	201.4	207.6	9020	9227.6
Allargam. della stessa	»	342 1	283.2	7180	7463 2
Calotta	»	201.6	153	5239 8	5392.8
Strozzo	»	127 8	154.5	4088 6	4243.1
Vôlta	»	346.7	329 9	4705 8	5035.7
Piedritti	»	196.4	137.1	3689.7	3826.8
Tunnel completo senza canale e nicchie . .	»	229.1	150.8	2952.2	3103
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	»	220.5	138.7	2938.2	3076.9

Secondo il preventivo di costruzione del settembre 1875, furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	53.4
Allargamento della stessa	»	229.2	—
Calotta	»	—	1786 2
Strozzo	»	—	1558.9
Vôlta	»	—	1270
Piedritti	»	—	1959.7
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	—	2227
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	2253 1

— Il progresso del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 28 40 dal lato di Göschenen, e di m. 22.10 dal lato di Airolo; quindi in complesso m. 50.50, cioè m. 7.20 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Il 10 corr. si è straordinariamente adunata in Zurigo, sotto la presidenza del sig. dott. Römer, presidente della Municipalità di Zurigo, l'assemblea generale della ferrovia Nord-Est. Erano presenti molti azionisti, rappresentanti circa 36,000 azioni.

Il sig. Eugenio Escher, relatore, raccomandò l'accettazione della proposta emendata dal Consiglio amministrativo relativamente al riscatto delle Obbligazioni della Nord-Est a mezzo delle Banche, ed alle misure da prendersi per sostenere la Compagnia. Questa proposta venne appoggiata anche dal sig. consigliere nazionale Studer, a nome della Commissione.

Quindi l'assemblea adottò, senza discussione, le seguenti proposte: 1° La ratifica del trattato conchiuso l'8 settembre scorso colle Banche del Credito svizzero di Winterthur e di Argovia, relativamente al riscatto delle Obbligazioni della Nord-Est; 2° Il Consiglio d'amministrazione è autorizzato a prendere, di concerto colla Commissione nominata dall'assemblea generale del 30 giugno scorso, tutte le misure necessarie per sostenere la Compagnia Nord Est, fino alla definitiva regolarizzazione della sua situazione finanziaria, in vista della quale studierà le proposte da sottoporsi all'assemblea generale il più presto possibile.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia ferroviaria dell'Ovest all'apertura all'esercizio, col 16 del corr. mese, della linea da Conflans a Pontoise. Questa linea, che collega la linea da Parigi a Rouen con quella da Parigi a Creil per Pontoise, ha la lunghezza di chil. 11.750

— Lo stesso Ministro autorizzò la Compagnia ferroviaria del Mezzodì ad aprire al pubblico col 22 corr. la linea da Toulouse ad Auch, della lunghezza di circa 83 chil.

— Le trattative intavolate fra i Governi francese e belga, intorno alle formalità internazionali relative alla ferrovia da Cambrai a Dour, riescirono ad una Convenzione definitiva. La Compagnia del Nord è disposta a cominciare immediatamente la costruzione della detta linea.

Ferrovie russe. — Un telegramma dell'*Agenzia Havas* da Berlino, 9, reca quanto segue:

Si telegrafa da Pietroburgo che « la notizia pubblicata da un giornale di Vienna relativa ad una riduzione del capitale metallico delle ferrovie è una mera invenzione.

« La misura di cui si tratta riguarda esclusivamente le azioni di alcune Compagnie, ed essa fu a suo tempo fatta conoscere alle Case bancarie di Berlino con una circolare del Ministro, la quale fu già pubblicata. Le azioni garantite non sono colpite da tale misura ». —

Il *Journ. des trav. publ.* aggiunge che le Compagnie, il cui capitale-azioni, formato precedentemente in rubli metallici, è stato, *sopra domanda degli azionisti*, convertito in rubli di carta in ragione di 1.27 in carta per 1 rublo metallico sono 5, cioè: Fastowo, Oremburgo, Vistola, Urali, Riajsk-Morchansk.

La garanzia d'interesse accordata dal Governo a queste Compagnie non è punto diminuita: essa rimane fissata a 5 $^{1}/_{10}$ p. 0[0 per le prime 4, ed a 5 $^{1}/_{12}$ p. 0[0 per la 5.ª

Disastro ferroviario in America. — Il *Gaulois* pubblica il seguente dispaccio da Harrisburg (Pensilvania), 5 ottobre:

Ieri mattina s'incontrarono un convoglio postale dell'Erie ed un convoglio di merci. I vagoni dell'uno e dell'altro convoglio, per l'urto, si accesero, e furono completamente consumati dalle fiamme. Il macchinista William Attick ed il messaggiere del convoglio postale Jacob Steinman, essendosi trovati chiusi tra i rottami dei vagoni e non avendo potuto uscirne, perirono abbruciati.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito. — Con R. Decreto del 7 settembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 3 corr.), sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Cassa di risparmio di Udine.*

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz.* sudd.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Cassa di risparmio di Fossombrone.*

— Con altro R. Decreto di egual data (*Gazz. Uff.* del 4) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della *Banca Cortonese*, sedente in Cortona.

— Con R. Decreto del 12 detto mese (*Gazz.* sudd.), la Società anonima per azioni al portatore, sedente in Torino, col titolo di *Manifattura di Rivarolo Canavese in cotoni e lini*, colla durata di 20 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 3,000,000, diviso in 3000 azioni da L. 1000 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 15 detto mese (*Gazz. Uff.* dell'8), la Società cooperativa di credito, anonima per azioni nominative, sedente in San Donà di Piave (prov. di Venezia) col titolo di *Banca mutua popolare di San Donà di Piave*, colla durata di 50 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 37,500, diviso in 1500 azioni da L. 25 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

Concessione di miniere — La *Gazzetta Ufficiale* nel 3 corrente riferisce le seguenti concessioni fatte da S. M. nell'udienza del 2 settembre p. p.:

Alla Società Henfrey Etchats e Comp. è fatta concessione della miniera di zinco detta *Genna Carru*, posta nel Comune di Fluminimaggiore, circondario di Iglesias, provincia di Cagliari;

Ai signori cav. Paolo Raimondo Chessa, cav. Gaetano Rossi e Ditta bancaria signori Geisser e Comp., è fatta concessione della miniera di piombo argentifero detta *Monti Onixeddu*, posta nel Comune e circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari;

Alla « Società anonima Compagnia generale delle Miniere », è concessa la miniera di argento e di piombo detta *Perda s' Oliu*, posta nel territorio di Flumini maggiore, circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari;

Alla « Société anonyme des Usines à zinc du Midi » è fatta concessione della miniera di zinco detta *Planus Dentis*, posa nel Comune e circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari;

Alla stessa Società è fatta concessione della miniera di zinco denominata *Canali Bingias*, sita nel Comune d'Iglesias, provincia di Cagliari;

Alla stessa Società è fatta concessione della miniera di zinco denominata *Baueddu*, esistente nei Comuni Fluminimaggiore ed Iglesias, circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari;

Alla stessa Società è fatta concessione della miniera di zinco detta *Pira Roma*, posta nel Salto Gessa, Comune e circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari;

Alla « Società Genovese di miniere in Sardegna » ed alla « Compagnia generale delle Miniere » è concessa la miniera di antracite detta *Corongiu*, posta in Comune di Seui, circondario di Lanusei, provincia di Cagliari.

Strade provinciali e comunali. — Leggesi nella *Nazione* del 14:

Con Decreto ministeriale del 24 agosto veniva nominata una Commissione, composta del comm. Ronchetti, segretario generale al Ministero dei lavori pubblici, e dei signori Carloni, Zainy e Artom, coll'incarico di studiare le condizioni generali e la manutenzione delle strade nazionali, provinciali e comunali, e di proporre per ciò un nuovo regolamento.

Nella prima riunione fu ordinato all'Ufficio di ponti e strade del Ministero dei lavori pubblici di procedere ad una revisione generale degli elenchi delle strade provinciali, da comunicarsi alle rappresentanze per il loro apprezzamento e per la loro applicazione. Sulla base di questa inchiesta ordinata e compiuta dal Ministero, si è potuto stabilire che le condizioni attuali del servizio di manutenzione delle strade comunali meritano la più seria attenzione del Governo ed i più energici provvedimenti.

Che a creare questo stato di cose contribuì principalmente il modo con cui fu applicata la legge fondamentale dei lavori pubblici, ed il sistema di regolamenti che si credette dover adottare.

Che sulla sufficienza o meno delle disposizioni legislative vigenti sia da sentirsi il Consiglio superiore dei lavori pubblici e il Consiglio di Stato, ritenendo la Commissione bastevoli le attuali discipline ad assicurare la buona conservazione delle nostre strade. Sul modo poi pratico da seguirsi per rifare la maggior parte dei regolamenti per le strade comunali, la Commissione avrebbe giudicato utile di studiare e far compilare questo regolamento, da sottoporsi poi all'avviso del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato, e da approvarsi con Reale Decreto.

L'incarico di questi studii, per la parte che riguarda la viabilità nazionale, fu affidato al cav. Franco; quello che si riferisce alle strade comunali e provinciali, all'ing. Carloni.

Giova qui ricordare che l'on. Ministro delle finanze ha fatto iscrivere, a questo scopo, nel Bilancio di previsione del 1878 la somma di 5 milioni per sussidii da distribuirsi ai Comuni. Intanto al Ministero dei lavori pubblici, il giorno 14 si adunerà la Commissione incaricata della riforma o correzione del sistema contabile stabilito pel servizio delle strade obbligatorie colle istruzioni del 14 aprile 1874; il giorno 15, la Commissione per le strade vicinali, nominata d'accordo fra i Ministri dei lavori pubblici e del commercio; il 17, terrà la sua seconda riunione la Commissione per la manutenzione delle strade ordinarie.

Nuovo ponte sul Tevere. — La *Libertà* scrive:

Dovendosi procedere alla costruzione dei Lungo-Tevere della Regola, il Municipio di Roma scriveva alla Direzione tecnica governativa dei lavori, ch'era sua intenzione di procedere, in un tempo più o meno prossimo, alla costruzione d'un nuovo ponte sul Tevere presso la Regola. Il Municipio aggiungeva che questo ponte era già segnato nel piano regolatore; e poichè si dovevano costruire le fondazioni dei muri di sostegno, sarebbe stato meglio tracciare il nuovo ponte e cominciare, previo un accordo da stabilirsi, la fondazione delle spalle del ponte nella località stabilita dal piano regolatore.

L'ingegnere Zucchelli, che ora dirige i lavori per conto del Governo, ha subito aderito alla giusta richiesta del Municipio; e pochi giorni or sono, l'ingegnere Vescovali, capo dell'Ufficio idraulico municipale, assistito dai suoi ingegneri, ha eseguito il tracciamento del nuovo ponte alla Regola, tracciamento fatto in armonia coi Lungo Tevere. Il nuovo ponte, come lo dimostra il tracciato, si troverebbe dalla riva di Trastevere di fronte all'Arco così detto dell'Annunziata, e dalla riva della Regola poco distante dalla piazzetta delle Zoccolette; ma per accedervi, il Municipio, seguendo anche in ciò il piano regolatore, dovrà aprire una nuova, comoda e larga strada.

Ed ora facciamo voti che il Sindaco si metta d'accordo col Governo e procuri, se sarà possibile, di cominciare per lo meno in primavera le fondazioni del nuovo ponte, soddisfacendo in questo modo ad un vivissimo desiderio dei Trasteverini.

Debito pubblico — La Direzione generale del Tesoro ha pubblicato il seguente avviso:

Per le considerazioni medesime, che consigliarono nei precedenti semestri l'anticipato pagamento nel Regno delle cedole al portatore del Consolidato 5 0[0, il sig. Ministro ha disposto che il pagamento nello Stato delle cedole del detto Consolidato per il semestre scadente al 1° gennaio 1878 abbia luogo a cominciare dal giorno 15 del corrente mese di ottobre.

Concorsi a premii. — Il R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti ha pubblicato i seguenti temi, pei quali è aperto il concorso (premii della Fondazione Querini Stampalia):

1° « Esposte sommariamente le nuove ricerche d'idrodinamica teorica, si analizzino i veri e reali progressi raggiunti in questa parte della meccanica razionale ». —

Tempo utile pel concorso, 31 marzo 1878. Premio L. 3000.

2° « Esporre le condizioni del commercio di Venezia dal 1869 al giorno d'oggi, nelle attinenze coi mutamenti politici, legislativi, economici; e suggerire quanto lo Stato, le Provincie, i Comuni ed i privati potrebbero fare per migliorarle ».

Tempo utile pel concorso, 31 marzo 1879. Premio L. 3000.

Nazionali e stranieri, esclusi i membri effettivi dell'Istituto, sono ammessi al concorso. Le Memorie possono essere scritte in italiano, latino, francese, tedesco ed inglese. Esse restano di proprietà degli autori, con obbligo di pubblicarle entro un anno; il premio sarà pagato dopo la pubblicazione.

Ufficii telegrafici — Il 7 del mese corrente, in Talamello, Pennabilli, Sant'Agata Feltria (provincia di Pesaro e Urbino) e in Arena (provincia di Catanzaro) è stato aperto un'Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

— Il giorno 8 corrente, l'Ufficio telegrafico esistente in Zuppino, frazione del Comune di Sicignano (provincia di Salerno), è stato trasferito nel capoluogo del Comune, cioè in Sicignano stesso.

— Il 1° corrente sono stati attivati al servizio dei privati gli Ufficii telegrafici delle Stazioni ferroviarie di Acquaviva Platani e Campofranco (provincia di Caltanissetta), di Caldare, Comitini, Girgenti e Porto Empedocle (provincia di Girgenti) e di Ficarazzelli (provincia di Palermo).

Il giorno 10 pure del corrente, in Strada, frazione del Comune di San Nicolò (provincia di Arezzo), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Esposizione universale di Parigi. — Non prima della fine del corrente anno, la Direzione delle sezioni straniere per la Mostra universale di Parigi del 1878 sarà in grado di consegnare ai rappresentanti del nostro Governo il locale assegnato per gli espositori italiani.

Soltanto allora potranno cominciare i lavori di decorazione della facciata e di chiusura delle sale, giusta i disegni del comm. Basile, approvati dall'anzidetta Commissione.

Tali lavori dovranno poi essere ultimati non più tardi del giorno 15 febbraio 1878.

I premii dell'Esposizione di Filadelfia. — Il Governo degli Stati Uniti ha indirizzato al Ministero degli affari esteri la statistica ufficiale contenente il numero degli espositori per gruppo e per Nazione, i quali ottennero un premio alla Mostra internazionale di Filadelfia.

Da essa si rileva che, sopra 29 Nazioni espositrici, si ebbe un totale di 26,986 espositori, e di 13,148 premiati, il che equivale al 48,79 per 0[0.

Ecco i risultati delle Nazioni europee:

Inghilterra, espositori 1621, premiati 60,82 per 0[0; Francia, 697, premiati 49,78; Germania. 605, premiati 53; Austria, 2b4, premiati 59,60; Svizzera, 200, premiati 62,11; Belgio, 253? premiati 55,48; Olanea, 195, premiati 55,20; Danimarca, 30, premiati 19,37: Svezia, 212, premiati 42,91; Norvegia, 142, premiati 65,52; Italia, 705, premiati 55,23; Spagna, 868, premiati 29,70; Portogallo, 1008, premiati 52,47; Turchia, 86, premiati 6,11; Russia, 450, premiati 60,64.

Come vedesi, in questa rassegna d'onore l'Italia occupa fra le Nazioni europee il sesto grado, ed avendo avuto il 75,23 di premiati sopra 705 espositori, significa che il numero dei premiati stessi fu di 448.

Conferenze geodetiche di Stoccarda. — Facendo seguito alla notizia già pubblicata relativamente all' inaugurazione delle Conferenze geodetiche di Stoccarda, ed alle persone che erano state incaricate di rappresentarvi l'Italia, possiamo oggi aggiungere che il generale Mayo, presidente della Commissione italiana per la misura del Grado europeo, è stato eletto, nell' anzidetta Conferenza di Stoccarda, con 21 voti sopra 23, membro del Comitato permanente dell'Associazione geodetica internazionale.

Questa notizia, ch'è un giusto tributo d'onore agli alti meriti ed alle straordinarie doti dell'egregio generale Mayo, riesce pure di onore all'Italia.

Il Canale di Suez. — Alla bocca del canale di Suez, presso a Porto Saïd, la costa si avanza naturalmente in fuori colla rapida proporzione di circa 46 metri ogni anno, rendendo così necessario che i lavori di escavazione dei depositi nel letto del canale si facciano d'anno in anno maggiori. Mentre nel 1871 era sufficiente che fossero tratti dall'acqua soltanto circa 147,000 metri cubi di terra, nel 1875 fu necessario estrarne non meno di 857,000 metri cubi di deposito.

Il Governo inglese ha ordinato una sorveglianza speciale della costa tra Porto Saïd e le bocche del Nilo a Damietta, e ciò per rilevare quale sia il progressivo accrescimento dei banchi di sabbia, e per vedere se può adottarsi qualche altro temperamento più valido dell'asportazione dei depositi per impedire che avvenga l'ostruzione del canale.

Una memoria a Stephenson — La prima pietra del palazzo in memoria di Stephenson (che, quando sarà terminato, verrà utilizzato in favore dell'Istituto degli ingegneri di Chesterfield) sarà posta il 17 ottobre corrente dal marchese di Hartington, il cui fratello lord Edoardo Cavendish è presidente dell' Istituto. Per la circostanza avrà luogo un'importante cerimonia.

Quel fabbricato costerà circa 13 mila sterlini, e sarà innalzato secondo i disegni dei signori Smith e Woodhouse di Manchester.

Lo stile sarà gotico, e nell'interno avrà una gran sala, oltre una biblioteca pubblica e molte stanze di lettura — È superfluo il dire che il palazzo viene eretto in memoria del grande Giorgio Stephenson, le ceneri del quale giacciono nel cortile della chiesa parrocchiale di Chesterfield.

Una torpedine svedese — L'arsenale di Woolwich riceveva ultimamente una torpedine svedese, che sarà esperimentata quanto prima. Quella torpedine, dice il *Daily Telegraph*, è costituita da grosse lastre di ferro in forma di tazza munita di coperchio, e chiusa ha tutta l'apparenza di un globo.

Sebbene assai pesante, quella nuova macchina da guerra può galleggiare abbastanza per non avere d'uopo di essere montata sul legno o sopra un'altra materia più leggiera; presenta molti vantaggi che non hanno le torpedini inglesi comuni; sarà caricata con cento libbre di cotone fulminante, e deve esplodere appena sia urtata da un corpo solido.

Due massi d'argento — Alla Esposizione di Filadelfia, i signori Flood ed O'Brien, di San Francisco, inviarono un masso di argento del valore di 4 milioni di franchi, che raffigurava un dado, le cui faccie erano lunghe circa tre metri, e che pesava 300 tonnellate.

Ora il *Journal Officiel* annunzia che i signori Flood ed O'Brien vogliono inviare alla prossima ventura Esposizione di Parigi un masso ancora più voluminoso e pesante che non quello di Filadelfia, e che sarà trasportato in Francia sopra un battello costrutto appositamente.

Inaugurazione di un ponte gigantesco in Iscozia — Giorni sono, scrive il *Journal des Débats* del 10, noi annunziammo che in Iscozia era stato terminato il ponte gigantesco, che traversa la foce del fiume Tay, fra le contee di Forfar e di Fife.

Quel ponte immenso fu solennemente inaugurato la settimana decorsa, alla presenza del principe Leopoldo d'Inghilterra e di una folla di circa 30,000 spettatori. Un treno del Northern-railway, pieno d'invitati, varcò lo stretto di Tay-Port a Broughton-Ferry.

Il nuovo e gigantesco ponte del Tay, che è lungo 3200 metri, fu costruito in ferro, e componesi di 85 arcate, fra le quali l'arcata centrale ha un'elevazione di 26 metri sopra il fondo del fiume, e permette che le più grosse navi vi passino sotto a vele spiegate.

Questo magnifico lavoro, che è ancora più grandioso che non il famoso *Menai* o ponte britannico, che unisce l'isola di Anglesey alla penisola di Carnarvon, dal punto di vista della lunghezza è il primo ponte del mondo. Infatti, il ponte di Montreal, sul fiume San Lorenzo al Canadà, è lungo soltanto 2000 metri; quello di Rapperschwyl, in Isvizzera, alla estremità del lago di Zurigo, misura solamente 1600 metri di lunghezza; e quello di Cubzac ne ha 1545.

COMUNICATI

FERROVIA DEL GOTTARDO

lavori di costruzione

Diversi appaltatori hanno in questi ultimi giorni presentato istanza, che desidererebbero fosse loro accordato di prendere in esame il recente progetto di costruzione e le relative perizie per le linee da eseguirsi, allo scopo di garantire la possibilità di presentare le loro offerte per la esecuzione di tutte o di parte delle suddette linee, allora quando avrà luogo la ricostituzione della Impresa del Gottardo. Tali domande furono volentieri accordate. Mentre la Direzione sottoscritta porta ciò a pubblica conoscenza, dichiara che, in vista di trattare con parità tutti i concorrenti, e di assicurare ampiamente alla Società del Gottardo i vantaggi che risultano dall'apertura del concorso in tempo opportuno, essa è pronta a permettere di esaminare i progetti ecc. ad ognuno che ne farà domanda.

Si fa pure osservare, che la stagione attuale permette, benchè forse per non molto tempo ancora, di esaminare il terreno per tutta la sua estensione, ed anche nelle sue parti le più elevate.

Lucerna, addì 6 ottobre 1877.

In nome della Direzione
della Ferrovia del Gottardo

Il Presidente: A. Escher.
Il 1° Segretario: Schweizer.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Ignorandosi ancora se l'on. Depretis, tornato da Brescia a Roma, abbia portato seco accordi o disaccordi col suo collega Ministro dei lavori pubblici circa le Convenzioni ferroviarie, le Azioni del Mobiliare Italiano, brancolando naturalmente nelle tenebre, toccarono ora il prezzo di 665, ora di 669, senza che alcuno potesse sapere quale dei due prezzi fosse il più sicuro.

Nei valori ferroviarii si ebbero le stesse incertezze che si verificarono nel Mobiliare, essendo l'effetto di una causa medesima. Le Azioni della Società delle Meridionali oscillarono tra il 344 al 348; le Obbligazioni tra il 232.25 al 232; stazionarii i Boni a 569 — Le Sarde s'aggirarono sul 229, quelle della serie A; e sul 232.50, quelle della serie B — Nominali le Pontebbane a 365.

La Borsa di Parigi non si curò gran fatto delle Lombarde, che lasciò cadere da 161 a 155; e solo elevò le Obbligazioni relative da 222 a 224 — Le Vittorio Emanuele oscillarono tra 220 al 219, e chiusero al 220 — Le Azioni delle Ferrovie Romane trovarono denaro, in quella Borsa stessa, a 76 e 75; le Obbligazioni relative, a 240 e 243.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 1° corr. ha pubblicato l'elenco delle Obbligazioni al portatore emesse dal Comune di Sampierdarena e passate a carico dello Stato con R. Decreto 31 maggio 1859 (legge 4 agosto 1861, elenco D, n. 7), comprese nella 19ª estrazione, che ha avuto luogo in Firenze il 29 settembre p. p.

Numeri delle otto prime Obbligazioni estratte con premio:

Estratto	I, n.	1229,	col premio di L. 700.
»	II, n.	823,	» » 700.
»	III, n.	1183,	» » 700.
»	IV, n.	1281,	» » 700.
»	V, n.	193,	» » 700.
»	VI, n.	1225,	» » 700.
»	VII, n.	556,	» » 700.
»	VIII, n.	386,	» » 700.

(Seguono i numeri delle 72 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1877, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime (L. 500 cadauna), in un coi premii assegnati alle otto prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1878, contro restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade al 31 dicembre 1877.

— La *Gazz. Uff.* del 4 corrente ha pubblicato la seguente distinta delle 56 Obbligazioni, da L. 500 cadauna, della Ferrovia Torino-Savona-Acqui, passate a carico dello Stato in seguito alla legge del 28 agosto 1870, num. 5858, e comprese nella 3ª estrazione annuale, che ha avuto luogo in Firenze il 1° ottobre corrente:

10171	10509	11547	11600	12699	15251	15647	16111	16695
17601	17783	18309	18468	18708	19012	20687	21107	21257
21975	22147	22927	23074	23372	23497	24006	24218	24473
25033	25141	25940	31488	64141	64199	64378	64471	65147
65255	65550	65630	65857	65943	66010	66230	66276	66564
66654	66700	66999	68805	69399	69475	69506	69705	69860
70945	71132:							

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1877 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1878, dietro deposito delle Obbligazioni corredate dalle 12 cedole (*coupons*) dei semestri posteriori a quello scadente al 1° gennaio 1878 (dal 29 al 40 inclusive).

Prestito a premii della Città di Bari delle Puglie — 34ª estrazione eseguita il 10 ottobre 1877.

Obbligazioni rimborsabili a L. 150.

S.	N.	S.	N.	Si	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
303	37	808	75	348	11	427	1	225	12	420	66	104	25	480	83
518	60	860	4	367	40	790	24	621	85	425	91	4	75	97	64
413	59	724	13	621	92	198	68	95	30	138	42	307	97	359	93
455	94.														

Obbligazioni premiate

S.	N.	Lire	S.	N.	Lire	S.	N.	Lire	S.	N.	Liee
669	60	50000	548	47	2000	582	35	1000	148	59	600
515	22	600	98	51	200	251	55	200	465	49	200

Premii da L. 100.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
294	8	365	6	422	9	488	24	506	75	719	96
728	48	759	52	804	15	807	46	823	86	856	32

(Seguono altri 140 premii da L. 50).

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili, dal 10 gennaio in poi, presso la Cassa del Municipio di Bari.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continnano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioui.

La prossima estrazione avrà luogo il 10 gennaio 1878.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 41ª Settimana.

PRODOTTI *dall'8 al 14 ottobre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3454	3358 3345	135 »	» »
Viaggiatori	1,065,025.60	1,059,982.75	»	54,957.15
Merci a grande velocità . .	270,194.20	253,482.90	16,711.30	»
Merci a piccola velocità . .	980,621.00	965,972.35	14,648.65	»
Totale dei prodotti ferroviari	2,255,840.80	2,279,438.00	»	23,597.20
Navigazione sui laghi . . .	24,713.95	20,845.00	3,868.95	»
Totale della settimana. . .	2,280,554.75	2,300,283.00	»	19,728.25

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 14 ottobre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	31,045,859.55	30,767,335.24	278,524.31	»
Merci a grande velocità . .	8,607,675.75	8,065,295.70	542,380.05	»
Merci a piccola velocità . .	33,927,974.68	32,595,194.85	1,332,779.83	»
Totale dei prodotti ferroviari	73,581,509.98	71,427,825.79	2,153,684.19	»
Navigazione sui laghi . . .	765,355.21	635,378.70	129,976.51	»
Totali	74,346,865.19	72,063,204.49	2,283,660.70	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 41ª settimana . . .	645.82	678.81	— 32.99	— 4.86
Prodotti totali . . .	21303.27	21353.61	— 50.34	— 0.24

Strade Ferrate Meridionali

38ª Settimana. — *Dal 17 al 23 settembre* 1877

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	431,171.85	300.26
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	440,007.35	304.29
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 5,835.50	— 4.03
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	16,019,407.16	11078.43
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	14,741,816.83	10194.89
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,277,590.33	+ 883.54

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	157,417.16	135.77
Settimana corrisp. nel 1876.	1,001.—	131,237.61	131.11
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+129.—	+ 22,179.55	+ 4.66
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,094.14	5,152,790.77	4,709.44
Introiti corrisp. nel 1876 .	984.30	4,227,912.69	4,295.35
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+109.84	+ 924,878.08	+414.09

Strade Ferrate Romane

31ª Settimana — *Dal 30 luglio al 5 agosto* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	499,058.71	15,809.19
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	536,444.50	16,993.50 (a)
Differenza { in più . . .	—	—	—
Differenza { in meno . . .	—	37,385.79	1,184.31
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 5 agosto 1877 .	1,646	16,695,221.63	17,060.63
Periodo corr. 1876	1,646	15,149,622.52	15,452.42
Aumento	—	1,545,599.11	1,608.21
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

FERROVIE VENETE

Esercìta dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1877.

QUALITÀ DEI PRODOTTI	Linea Vicenza-Schio		Linea Treviso-Castelf.co	
	Quantità	Importo	Quantità	Importo
Viaggiatori . . .	7481	9,562.97	1796	3,081.19
Bagagli e cani . .	185	179.21	106	79.30
Merci a G. velocità	730	648.82	»	»
Merci a P. velocità	484	5,028.00	»	»
Introiti diversi . .	»	710.32	»	»
Totale L.	8880	16,129.32	1902	3,160.94

Avvisi d'Asta

Il 22 corr., presso il Municipio di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione della via Borgo Pio e costruzione di un chiavicone normale con altre chiaviche secondarie ecc., per il presunto importo di L. 57,485.32. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito L. 5750, oltre L. 700 per le spese d'asta e contratto.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Cerchiara, dall'abitato a quello di Francavilla Marittima, della lunghezza di m. 12,089.30, per la presunta somma di L. 114,127.48. Deposito interinale lire 5706.38; cauzione definitiva L. 11,411.64.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura medesima, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Pietrapaola, 1º tronco, dal torrente Stravò al confine Morelli, della lunghezza di m. 6199.90, per l'importo di L. 83,590.71. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Il 25 detto mese, presso la Prefettura di Venezia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dell'illuminazione e manutenzione dei fari e fanali del litorale Veneto durante il quadriennio dal 1º gennaio 1878 al 31 dicembre 1881, per l'annuo canone di L. 10,000. Deposito interinale L. 1000; cauzione definitiva L. 4000, in biglietti di Banca o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che dall'abitato di Capracotta deve arrivare alla Traversa di Vastogirardi presso la provinciale Aquilonia, della lunghezza di m. 14,189, per il presunto importo di L. 114,151.28. Deposito interinale L. 1900 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 3800, in contanti o biglietti di Banca o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Palermo, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto dei lavori di ultimazione del 1º tratto della strada provinciale da Lercara a Chiusa per Filaga, compreso fra l'abitato di Lercara e la Sella Santa Caterina, della lunghezza di m. 7773.60, per la presunta somma di L. 129,597. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Sottoprefettura di Civitavecchia, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della quinquennale manutenzione dei bacini del porto e della darsena di Civitavecchia, per la presunta somma di L. 106,684.75. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 7500 in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Salerno, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco di strada Rupe di Sacco, compreso fra la strada al fine del Corticato e quella dopo l'abitato di Sacco, della lunghezza di m. 1409.20, per la presunta somma di L. 109,488.65. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 3000 in moneta metallica o biglietti di Banca o rendita D. P.; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Il 30 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Pesaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per la costruzione del tratto di strada provinciale lungo il fiume Foglia, da Piandimeleto al confine della provincia di Arezzo, presso Sestino, per il presunto importo di L. 45,139.09. Le condizioni d'asta sono quelle già pubblicate pel 1º incanto.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione triennale ordinaria degli alvei dei torrenti Somma e Vesuvio, per la presunta annua somma di L. 50,000. Manutenzione dal 1º gennaio 1878 al 31 dicembre 1880. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 8000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e rinforzo di un tratto dell'argine di Cascinabella a destra del Po, dalla strada Bressana all'incontro della Pavia-Casteggio, della lunghezza di m. 2931.80, per la presunta somma di L. 42,982. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 2200; cauzione definitiva L. 4400 in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di generale sistemazione del 1º tronco della arginatura di Po e Lambro Pavese a sinistra del Po in Pieve Porto Morone, della lunghezza complessiva di m. 6008, per la presunta somma di L. 201,465. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 2 novembre p. v., presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di due gettate di scogli nel porto di Porto Empedocle, per la presunta somma di L. 2,472,654.36, limitata per ora in L. 958,725.34, salvo il complemento entro 2 anni. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000 in numerario o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 100,000 id.

— Nello stesso giorno, presso il Commissariato militare dei 3 dipartimenti marittimi di Spezia, Napoli e Venezia, si terrà un'asta per la fornitura di una muta di caldaie marine, composta di 6 caldaie a 5 forni ciascuna (tipo Roma), e relativi accessorii, per la complessiva somma di L. 397,500. Consegna nei modi e termini del Capitolato. Deposito L. 39,700 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

AVVISO

Vendita di Materiali fuori d'uso

La Società delle Ferrovie dell'Alta Italia pone in vendita, per aggiudicazione mediante gara, i seguenti Materiali fuori d'uso, depositati nei Magazzini del Servizio della Trazione e del Materiale in TORINO, MILANO e VERONA.

ACCIAIO vecchio in genere ed in lime di rifiuto	Chilogr. **27,000** circa
BRONZO in limatura e tornitura .	» **10,000** »
CERCHI di ferro	» **61,000** »
CERCHI d'acciaio	» **93,000** »
FERRO vecchio in pezzi minuti, lamerino, gratelle ecc.	» **150,000** »
ASSI sciolti a gomito e montati, fuori servizio	» **124,000** »
GHISA da rifondere	» **74,000** »
OTTONE id.	» **31,000** »
RAME e **ZINCO**. Quantità diverse.	

I materiali suddetti possono essere visitati nei Magazzini ove sono depositati.

Qualunque persona o ditta potrà presentare un'offerta a condizione che abbia previamente versata all'Amministrazione una cauzione in valuta legale corrispondente al *DECIMO* del valore dei materiali per cui offre, se esso valore non eccede L. 5000, ed al *VENTESIMO* se è superiore a tale somma.

Le offerte dovranno essere spedite all'indirizzo della **Direzione generale dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia in Milano**, in piego suggellato portante la dicitura: *Sottomissione per l'acquisto di Materiali fuori d'uso;* esse dovranno pervenirle non più tardi del giorno **29 Ottobre** andante. Le schede d'offerta saranno dissuggellate il giorno 31 dello stesso mese.

I materiali aggiudicati dovranno essere asportati nel termine di 20 giorni dalla data dell'aggiudicazione e pagati in contanti all'atto del ritiro.

Le condizioni alle quali saranno accettate le sottomissioni per l'acquisto di detti materiali, nonchè il dettaglio della qualità e quantità dei medesimi e dei lotti in cui sono ripartiti, risultano da appositi stampati che vengono distribuiti, a chi ne faccia richiesta, dalle Stazioni di TORINO, GENOVA, MILANO, BRESCIA, VERONA, PADOVA, VENEZIA e FIRENZE e dai Magazzini ove i materiali stessi sono depositati.

Milano, 11 ottobre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

PRINCIPALI LAVORI ESEGUITI, IN CORSO DI ESECUZIONE OD ASSUNTI,

dal Gennaio 1871 *all'Agosto* 1877

		Lunghezza metri
Ponte sul *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino .	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sul *Busento* a Cosenza	» di Cosenza	22
Id. (allarg.) *Sisto* sul Tevere in Roma	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena .	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda* e sul *D. Antonio*	Provincia di Milano	267
N. 2 ponti di luce inferiore ai 20 metri	» »	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 2 ponti sul *Gallico* e *Scaccioti* (Rist.)	» di Reggio Calabria	64
Ponte sul *Senorbi*	» di Cagliari	16
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola* . . .	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio . . .	» di Caserta	53
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sull'*Ufente*	» di Roma	15
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 5 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*	» di Catanzaro	532
N. 5 ponti sul *Longano*, *Idria*, *Muto*, *Calcaraso* e *S. Caterina* . . .	» di Messina	89
N. 2 ponti sulla foce vecchia di *Licola* e sull'*Ombrone*	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
Ponte mobile nelle fortificazioni di *Spezia*	» della Guerra	11
Id. sul *Fella* a Chiusaforte	Ferr. della Pontebba	170
Cavalcavia	»	11
Ponte sull'*Adda*	Ferr. Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	Ferr. Cremona-Mantova	128
N. 6 ponti sul *Secchia*, *Motteggiana*, *Zappetto*, Cittadella di *Mantova*, e strada *Parmense*	Ferr. Mantova-Modena	341
N. 23 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	188
Soprapassaggio	Ferr. Torino-Rivoli	13
N. 2 ponti sul *Lanzo* e *Gretano* . . .	Ferr. Asciano-Grosseto	61
N. 7 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	73
Ponte sul *Fosso Reale*	Ferr. Pisa-Colle Salvetti	39
N. 10 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	97
Ponte sul *Serchio* (G) a Migliarino . .	Ferr. Pisa-Spezia	74
Cavalcavia	»	11
N. 4 ponti sul *Tevere* sotto Giove (C), sul *Mignattaio*, *Teverello*, e fosso *Orte*	Ferr. Firenze-Roma	277
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
Ponte sul *Marmolajo*	Ferr. Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	Ferr. Livorno-Genova	7
N. 6 ponti (all.) sul *Navicelli*, *Emissario*, *Calambrone*, *Tora Vecchia*, *Tora Nuova* e *Cigna*	Ferr. Livorno-Pisa	102
N. 9 ponti (all.) sull'*Arno Bisenzio*, *Ombrone*, *Pesd*, *Era*, *Elsa*, *Cecinella*, *Orme* ed *Evola*	Ferr. Pisa-Firenze	408
Ponte sul *Rivo Galera*	Ferr. Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	Ferr. Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	Ferr. Roma-Napoli	64
N. 5 ponti sul *Pescara* (B)	Ferr. Pescara-Popoli	239
N. 6 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	63
Ponte detto di *Capo-Pescara*	Ferr. Popoli-Aquila	44
N. 3 ponti sull'*Aterno*	»	92
N. 2 ponti sul *Tanagro* e *Sele* . . .	Ferr. Eboli-Contursi	230
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	27
N. 8 ponti sul *Tanagro*, *Acqua Bianca* e *Vallone Intaglio*	Ferr. Contursi-Romagnano	340
N. 9 ponti sul *Platano*	Ferr. Romagnano-Bellamuro	424
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda . .	Ferr. Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella*	Ferr. Pisticci-Ferrandina	148
N. 22 ponticelli	»	61
N. 28 ponti di luce inferiore ai 10 metri	Ferr. Ferrandina-Grassano	165
N. 5 ponti sul *Basento*	Ferr. Grassano-Trivigno	208
N. 2 ponti sul *Fiumarella* e sul *Frasso*	Ferr. Taranto-Cariati	19
N. 3 ponti sul *Fiumenica*, *Venere* e *Molinello*	Ferr. Cariati-Cirò	115
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	29
Ponte sul *Lipuda*	Ferr. Cirò-Strongoli	44
Id. sul *Neto* (A)	Ferr. Strongoli-Cotrone	164
Ponte sul *Passovecchio*	Ferr. Strongoli-Cotrone	28
N. 11 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	68
N. 2 ponti sul *Tacina* e *Fiego* . . .	Ferr. Cotrone-Roccabernarda	143
N. 6 ponti sull'*Alli*, *Simmari*, *Uria*, *Cropani*, *Fiumarella* e *Crocchio* .	Ferr. Roccabernarda-Catanzaro	389
N. 9 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	60
N. 4 ponti sul *Corace*, *Griso*, *Soverato*, *Squillace*	Ferr. Catanzaro-Soverato	387
N. 14 ponticelli	»	65
N. 10 ponti sull'*Assi*, *Guardavalle*, *Munita*, *Vodà*, *Gallipari*, *Salubro*, *Alaca*, *Calatro*, *Davoli*, *Ancinale*	Ferr. Soverato-Assi	735
N. 19 ponticelli	»	65
N. 19 ponti sul *Musa*, *Pracarito*, *Stilo*, *Allaro*, *Callopinace*, *S. Agata*, *Boetto*, *Mollaro*, *La Verde*, *Carreri*, *Pintamati*, *Malachia*, *Tre Carlini*, *Condoianni*, *Gerace*, *Portigliola*, *Lordo*, *Torbido*, *Barucca*	Ferr. Assi-Reggio	1125
N. 28 ponticelli della lunghezza complessiva di	»	197
N. 12 ponti sul *Coscilello*, *Grondo*, *Esaro*, *Fellone*, *Finita*, *Settimo*, *Emoli*, *Sordo*, *Campagnano*, *Lannea*, *Marigliano*	Ferr. Buffaloria-Cosenza	422
N. 17 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	162
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	Ferr. Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani*	Ferr. Girgenti-Campofranco	95
N. 16 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	157
N. 3 ponticelli	Ferr. Campofr-Passofonduto	10
N. 2 ponti detti supplementari	»	11
Ponte sul *Passo della Spina*	Ferr. Campofranco-S. Pietro	97
Id. sottopassaggio alle *Mattine* . .	»	66
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	14
N. 2 ponti sul *San Pietro* e *Barbiere* .	Ferr. S. Pietro-Lercara	91
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
Ponte sul *Morello*	Ferr. Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto* (B)	Ferr. Catania-Messina	113
Id. *Vigneria*	R. Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. *Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. *Carioni*	Ferr. privata Cave di Carrara	32
Ponticello sul *Carriona*	»	9
Ponte Groppoli sul *Carriona*	Ditta W. Walton e Nepote	12
Ponte sul *Tevere* in Roma (C) . . .	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E)	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	93
N. 3 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	25
N. 70 ponti e ponticelli diversi . . .	Per privati diversi	461
N. 18 ponti diversi (F)	Ferr. Serradifalco-Campofr.	255

TOTALE: 561 PONTI DELLA LUNG. TOTALE DI METRI 14,403

		Superficie coperta M. q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia* e *Bari*	Ferrovie Meridionali	11155
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti* . .	Ditta Visconti Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo* . .	Società Galland	990
Id. del *Nuovo Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario* . .	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia* . . .	Ferrrovia Alta Italia	2820
Pensilina del *Palazzo Quirin. in Roma*	Ministero della Real Casa	218
Id. della *Stazione di Falconara* . .	Ferrovie Meridionali	224
Pensilina e Tettoia in *Napoli*	Società Magazzini Generali	337
Tettoie per la *Esposizione* di *Belle Arti*	Comitato Esposiz. Belle Arti	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle Staz. di *Messina* e *Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	2038
Id. delle rimesse Locomotive id. .	»	700
Id. nel Grande *Albergo del Quirinale* in Roma	Signor Comm. Guerrini	226
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero delle Finanze* in Roma	Ministero delle Finanze	230
Id. pensiline e lanternini per. . . .	Privati diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 22,737

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 18,000 tonnellate di ferramenti diversi, destinati specialmente a travature per ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale per ferrovie e tramways, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro od in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 24 Ottobre 1877 N.° 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

		Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	.....	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	.....	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi ...... Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE STRADE FERRATE ITALIANE
a tutto il 1876

(Continuazione — V. N. 42)

Passando ora ad esaminare la Parte II della Relazione dell'on. Valsecchi, che riguarda la *costruzione di ferrovie concesse all'industria privata*, risulta che al 1° gennaio 1876 questa industria doveva provvedere alla costruzione di chil 1046, a cui si aggiunsero nell'anno altri chilom. 138, in seguito di nuove concessioni, e quindi si avevano in totale chil. 1184, così ripartiti:

1.	da Gozzano ad Alzo	Chil.	6
2.	da Ozieri ad Oristano	»	121
3.	da Ozieri a Terranova	»	69
4.	da Como a Chiasso (confine svizzero) .	»	5
5.	da Termoli alla linea Foggia-Napoli ..	»	125
6.	da Aquila a Rieti	»	68
7.	da Laura ad Avellino	»	24
8.	dalle cave dei marmi a Carrara e da Avenza al mare	»	12
9.	da Gemona-Ospedaletto a Pontebba ..	»	40
10.	da Firenze a Prato ed a Poggio a Caiano (ferrovia a cavalli)	»	30
11.	da Palazzolo a Paratico	»	10
12.	da Legnago a Rovigo ed Adria ...	»	71
13.	da Vicenza per Thiene a Schio ...	»	30
14.	da Verona a Legnago	»	51
15.	da Tremezzina a Porlezza	»	13
16.	da Luino a Fornasette	»	4
17.	da Palermo per Marsala a Trapani ..	»	193
18.	da Vicenza a Treviso	»	58
19.	da Padova a Bassano	»	47
	Da riportare	Chil.	977
	Riporto	Chil.	977
20.	da Pontegalera a Fiumicino	»	11
21.	da Treviglio a Rovato	»	34
22.	da Ciampino a Nemi	»	24
23.	da Ciriè a Lanzo	»	11
24.	da Milano a Saronno	»	22
25.	da Parma a Brescia	»	85
26.	da Brescia a Iseo	»	20
	Totale	Chil.	1184

Dei risultati ottenuti nella costruzione delle suddette linee durante il 1876, la Relazione ci dà minuti ed interessanti ragguagli, ma noi dobbiamo limitarci a riassumere le seguenti cifre dal relativo prospetto finale.

Degli accennati chil. 1184, ne furono aperti all'esercizio soli 139, e ne rimanevano da aprire 1035 alla fine del 1876, ripartitamente come segue:

			Aperti nel 1876	Da aprire alla fine del 1876
1.	da Gozzano ad Alzo .. (1)	Chil.	»	6
2.	da Ozieri ad Oristano	»	»	121
3.	da Ozieri a Terranova	»	»	69
4.	da Como a Chiasso (confine svizzero)	»	7	»
5.	da Termoli alla linea Foggia-Napoli	»	»	125
6.	da Aquila a Rieti	»	»	68
7.	da Laura ad Avellino	»	»	24
8.	dalle cave dei marmi a Carrara e da Avenza al mare	»	»	12
9.	da Gemona-Ospedaletto a Pontebba (2)	»	11	30
	Da riportare	Chil.	18	455

(1) Riferiamo le cifre quali si trovano nel prospetto, benchè alcune di esse appariscano diverse dalle primitive, dovendosene forse attribuire la differenza a variazioni riscontrate in corso di lavoro o dietro nuovi calcoli. (LA RED.)

(2) Aperta fino alla Stazione per la Carnia.

Riporto Chil.		18	455
10. da Firenze a Prato ed a Poggio a Caiano (ferrovia a cavalli) .	»	»	30
11. da Palazzolo a Paratico . . .	»	10	»
12. da Lagnago a Rovigo ed Adria	»	71	»
13. da Vicenza per Thiene a Schio .	»	30	»
14. da Verona a Legnago	»	»	50
15. da Tremezzina a Porlezza . .	»	»	13
16. da Luino a Fornasette . . .	»	»	4
17. da Palermo par Marsala a Trapani	»	»	193
18. da Vicenza a Treviso	»	»	58
19. da Padova a Bassano	»	»	47
20. da Pontegalera a Fiumicino . .	»	»	11
21. da Treviglio a Rovato	»	»	34
22. da Ciampino a Nemi	»	»	19
23. da Ciriè a Lanzo	»	10	»
24. da Milano a Saronno	»	»	16
25. da Parma a Brescia	»	»	85
26. da Brescia ad Iseo	»	»	20
Chilometri		139	1035

Tra le suddette linee ci pare però meritevole di alcune speciali indicazioni quella da Como a Chiasso, siccome la più importante, perchè collegata colla grande strada internazionale del Gottardo.

Nella Relazione pel triennio a tutto il 1875 si esposero già le difficoltà incontrate nella esecuzione dei lavori, specialmente della galleria di Monte Olimpino (m. 1919), per cui si è dovuto limitare dapprima l'esercizio a soli 5 chil., cioè fra Camerlata e Como, aperti nel 1875; e solo nel 28 settembre 1876 si poterono far proseguire i convogli da Como alla Stazione internazionale di Chiasso.

L'importo dei lavori eseguiti per questa linea durante il 1876 ammonta approssimativamente a . L. 1,492,240
a cui aggiungendo quello dei lavori a tutto il
1875 in . . . . » 5,560,000

Si ha la spesa totale di L. 7,052,240

Le giornate d'operaio consunte nell'esecuzione dei detti lavori durante il 1876 ammontarono a 7175, cioè a 598 in media giornaliera.

Restano poi da eseguire i lavori del tratto di diramazione dalla Stazione di Como al Lago, secondo il progetto approvato col decreto del 23 agosto 1876, nel quale la spesa, anteriormente prevista in L. 486,740.57, venne definitivamente calcolata in L. 650,300.

Laonde l'importo complessivo della ferrovia da Camerlata a Chiasso, compresa la suddetta diramazione, risulta come segue:

Importo approssimativo secondo le previsioni definitive . . . . L. 10,045,179.65
Importo dei lavori eseguiti a tutto il 1876 » 7,052,240.—
Importo dei lavori da eseguire a compimento al 1° gennaio 1877 . . . . » 2,89,2937.65

Devesi qui notare che, in dipendenza della Covenzione di Basilea, la spesa per la costruzione di questa linea, che continua a farsi a cura dell'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia, dovrà essere a questa rimborsata dallo Stato, a termini dell'art. 13 della Convenzione medesima. —

Crediamo pure opportuno di aggiungere alcune indicazioni circa la strada della Pontebba in corso di esecuzione, che serve di congiunzione colla rete austriaca, e presenta quindi un grande interesse nazionale.

Di questa linea, che misura chil. 68, erasi già aperto col 16 novembre 1875 il primo tronco di m. 28,127 fra Udine e Gemona-Ospedaletto; e nel 18 dicembre 1876 potè essere aperto anche un primo tratto del secondo tronco Gemona-Ospedaletto-Resiutta, che misura metri 19,873. Questo primo tratto, fra Gemona-Ospedaletto e la Stazione detta per la Carnia, misura m. 11,646.80; per cui, sulla lunghezza totale della linea di m. 68,151.80, restavano da aprire al 1° gennaio 1877 m. 28,378.

Mercè poi la grande attività spiegata dalla Società dell'Alta Italia, poterono il 7 maggio 1877 essere aperti al pubblico servizio anche gli 8 chil. fra la Stazione per la Carnia e Resiutta. Del successivo tronco fra Resiutta e Pontebba, sperasi poter compiere la prima sezione fino a Chiusaforte per la fine del 1877 o pei primi del 1878; ma la seconda sezione da Chiusaforte a Pontebba, attese le difficoltà tecniche in quelle regioni, non potrà essere aperta prima del secondo semestre 1878.

L'importo approssimativo dei lavori eseguiti nel 1876 per la suddetta linea ascende a . . . . L. 6,866,000
a cui aggiungendo quello dei lavori eseguiti
a tutto il 1875 in . . . . » 3,903,000

Si ha la spesa totale di L. 10,769,000

Quanto alla grande Galleria del Gottardo, la Relazione espone dettagliatamente lo stato dei lavori a tutto il dicembre 1876, ma nulla aggiunge a quanto è già a conoscenza de' nostri lettori, in seguito alla regolare pubblicazione dei prospetti mensili, compilati dalla Direzione della Società sull'andamento dei lavori medesimi. —

Terminato così l'esame delle parti della Relazione relative alle costruzioni ferroviarie per conto dello Stato e dell'industria privata, ci rimane ora a considerare la parte riguardante i prodotti e le spese dell'esercizio 1876, posti a confronto con quelli dell'esercizio 1875.

Dal prospetto riassuntivo delle reti riunite ricaviamo le cifre seguenti rispetto ai *prodotti*:

	1876	1875	Differenza
	—	—	—
Viaggiatori . L.	68,123,234	68,280,327	— 157,093
Trasporti a G. V. »	18,273,736	17,445,475	+ 828,261
Id. a P. V. »	64,374,045	59,021,082	+ 5,352,963
Prodotti diversi »	1,656,734	1,464,432	+ 192,302
Totali L.	152,427,749	145,911,316	+ 6,516,433

Però devesi notare che la lunghezza assoluta delle linee in esercizio ascendeva al 31 dicembre 1876 a chil. 7935, mentre al 31 dicembre 1875 era di chil. 7675; e la lunghezza media rispettiva era di chil. 7688 e 7406. I convogli-chilometri utili ascesero nel 1876 a 30,472,751, mentre nel 1875 erano 28,686,221.

Laonde nel 1876 si ebbe il prodotto chilometrico di lire 19,826, mentre nel 1875 era di L. 19,701, cioè con un aumento di L. 125, calcolata pure la differenza in meno di 358 pel 1876 sul prodotto viaggiatori; ed il prodotto per convoglio-chil. utile fu nel 1876 di L. 5, mentre nel 1875 fu di chil. 5.08, cioè con una diminuzione di cent. 08 pel

1876, dipendente dall'accennata diminuzione del prodotto viaggiatori.

In quanto alle *spese*, esse ammontarono in complesso nel 1876 a . . . . L. 101,291,828
mentre nel 1875 non furono che di . . » 93,620,835

Differenza in più pel 1876 L. 7.670.993

Nelle dette spese entrano particolarmente le seguenti: per le Stazioni L. 23,640,973 (21,190,265 nel 1875), per la trazione L. 22,645,832 (22,361,538 nel 1875), per materiale mobile L. 12,070,881 (11,201,437 nel 1875), e per manutenzione e sorveglianza della via L. 25,706,945 (23,350,345 nel 1875).

Il totale poi delle spese, suddiviso per chilometro di linea in esercizio, ammontò nel 1876 a L. 13,175, mentre nel 1875 era di L. 12,641, e quindi con un aumento di L. 534 pel 1876, calcolata pure una diminuzione parziale L. 74 pel 1876; e suddiviso per convoglio-chil. utile, ascese a L. 3.32, mentre nel 1875 ascese a L. 3 26, cioè con aumento di cent. 06, calcolata pure una differenza parziale di cent. 5 pel 1876.

Nel prossimo numero analizzeremo codesti prodotti generali, e chiuderemo la nostra rassegna con alcune particolari considerazioni. (*Continua*)

STRADA FERRATA DEL GOTTARDO

QUINTO RAPPORTO della Direzione e del Consiglio di amministrazione della Ferrovia del Gottardo all'Assemblea generale degli azionisti del 29 *giugno* 1877.

(*Continuazione e fine* — V. N. 42).

Le *spese per la trazione* formano il 23.41 0[0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendii, vestiario, ecc. dei macchinisti e fochisti . . . . Fr. 49,302.86

Consumo:
- Combustibile . . . . . Fr. 79,211.17
- Grassi ed olii . . . . » 6,247.65
- Piccoli oggetti di pulitura » 1,046.67

» 86,505.49

Pompe ad acqua . . . . » 295.42
Manutenzione ed assicurazione delle locomotive » 27,522.72

Totale Fr. 163,626.49

Le spese della trazione furono sensibilmente minori di quelle dell'esercizio precedente.

Esse ammontavano nel 1875 (non compreso il dicembre 1874) a . . . . Fr. 246,498.67
e nel 1876 a . . . . » 163,626.49

Differenza in meno Fr. 82,372.18

Il consumo di combustibile pel servizio della trazione (accensione, manovre e riserva compresa) fu in totale pei dodici mesi dell'esercizio 1876 di . . . . . Chilog. 1,599,368
mentre nel 1875 era stato di . . . . . » 2,473,970

Si ebbe quindi una diminuzione di . . . » 874,602

Per la legna destinata all'accensione, si considera uno staio di legna come equivalente a 200 chilogrammi di carbon fossile.

Nei primi due mesi, oltre ai treni regolamentari, vi furono pure dei treni speciali di materiali per il compimento della Stazione internazionale di Chiasso; il che spiega perchè in quei due mesi il consumo di carbone fu sensibilmente maggiore di quello dei mesi successivi. Come lo dimostra il relativo prospetto, codesto consumo andò sempre diminuendo sino all'autunno, epoca in cui il più considerevole movimento cagionò un consumo un po' più forte di carbone. E se, malgrado il freddo, i mesi di novembre e dicembre presentarono nuovamente una sensibile diminuzione di consumo, ciò devesi più specialmente attribuire alla riduzione (avvenuta alla metà di novembre) del numero dei treni a 4, in luogo di 5, al giorno nei due sensi.

Dall'accennato prospetto, confrontato coi risultati dell'esercizio precedente, risulta che vi fu una riduzione considerevole delle spese per combustibile. I varii motivi di questo fatto, esposti secondo la loro influenza, sono: 1° cessazione dei grandi trasporti di materiali, che continuarono soltanto fino a febbraio 1876; 2° impiego di una qualità di carbone (mattonelle) meno costoso, e che, secondo gli esperimenti fatti colle macchine, è più vantaggioso di quello grosso di Newcastle, che solo potrebbe servire per le nostre linee; 3° rassodamento della strada e livellazione del binario, ecc.; 4° migliore utilizzazione del carbone, in seguito alla pratica acquistata dal personale rispetto alle particolarità della linea ed alle proprietà del combustibile impiegato, nonchè all'effetto prodotto dai premi di economia, ultimamente introdotti; 5° diminuzione in tutto il materiale ruotabile della resistenza dovuta all'attrito.

Il prezzo medio del combustibile, che nel 1875 era di franchi 58.78 la tonnellata, non fu nel 1876 che di franchi 49.32. È da sperare che il prezzo medio del carbone sia ancor più favorevole nell'anno prossimo, mercè la comunicazione diretta esistente tra le vie ferrate per Chiasso.

Il consumo dei grassi e degli olii per il servizio della trazione comprende 4,632 chilogrammi d'olio per l'untura delle macchine, e 1,234 chilogrammi di sevo: in totale 5,866 chilogrammi, cioè 24,44 grammi per chilometro-trazione, 24,28 per chilometro-locomotiva, 1,71 per chilometro-assi, e 0,39 per chilometro-tonnellata. Il costo fu di franchi 6,247.65, cioè 2,6 centesimi per chilometro-trazione (nell'esercizio precedente si ebbero 10,311 chilogrammi = franchi 10,338.03, ossia centesimi 4 per chilometro-trazione).

La diminuzione di tale spesa, confrontata con quella dell'anno scorso, si spiega colle stesse cause che produssero la riduzione delle spese pel combustibile.

La manutenzione delle locomotive costò franchi 26,481.73, cioè centesimi 11,04 per chilometro-trazione. Devesi notare che, in seguito alla cessazione dei trasporti di materiali, molto numerosi durante il primo esercizio, non fu in servizio che appena la metà del numero delle locomotive disponibili, e che per questa sola ragione le spese di manutenzione furono sensibilmente minori.

Le *spese per il servizio delle carrozze per viaggiatori e dei carri per merci* formano il 14.08 0[0 della spesa totale. Esse comprendono:

Stipendii, vestiario ecc. dei capi-treno, dei conduttori, nonchè del personale dei vagoni . . . . Fr. 69,554,97
Grassi ed olii . . . . fr. 1,842.84
Materiale d'illuminazione, di riscaldamento e di pulitura delle carrozze, ecc. . . . . « 4,746.82
« 6,519,66
Manutenzione ed assicurazione delle carrozze, ecc. « 21,934.75
Bonificazioni per utilizzazione di carrozze appartenenti ad altre Società . . . . « 301,43

Totale fr. 98,380.81

Il personale dei treni venne ridotto nel modo seguente: in luogo di 5 squadre di 5 uomini ciascuna, ora si compone di sole 4 squadre di 4 uomini ciascuna; inoltre vennero soppressi 3 posti di guardia-vagoni.

Il consumo dei grassi ed olii per le carrozze ed i carri fu di chilogrammi 1,706.5 d'olio per untura, cioè 7.111 grammi per chilometro-trazione, 0.496 per chilometro-assi, ovvero 0, 119 per chilometro-tonnellata. Il costo dei grassi ed olii fu di franchi 1,842.84, cioè cent. 0,05 per chilometro-assi.

Le spese di manutenzione delle carrozze e dei carri ascesero a franchi 20,292.05, cioè a centesimi 8,46 per chilometro-trazione, ovvero 0.59 per chilometro-assi.

2. *Statistica del Servizio dell'esercizio.*

a. *Materiale mobile.*

(Stato, percorso, consumo e manutenzione)

1. *Macchine.*

Il parco delle macchine si compone di 14 locomotive, cioè:

4 locomotive-tender
4 macchine per treni-viaggiatori
6 macchine per treni-merci.

Le locomotive tirarono:

per il servizio regolare . . . . . treni 7,138
pei trasporti di materiali . . . . » 678

Totale treni 7,816

Esse eseguirono un percorso totale di:

239,978 chilometri-trazione
241,557 chilometri-locomotive (239,978 chilometri-trazione + 1,579 chilometri-manovra)
2,416,133 chilometri-assi di carrozze da viaggiatori e furgoni da bagagli
1,018,711 chilometri-assi di carri da merci
3,434,844 chilometri-assi in totale
15,109,874 chilometri-tonnellate.

Il consumo di combustibile fu:

nella 1ª metà dell'esercizio	861,669 chilog. = 6.95	chilog. per chilom.-traz.
nella 2ª » »	737,699 » = 6.38	
in totale	1,599,368 chilog. = 6.67	id. id.

2. *Carrozze e carri.*

Il parco delle carrozze e dei carri delle linee ticinesi di pianura comprende:

	Numero dei posti per classe				Peso morto in tonnellate		Numero di assi
	1ª	2ª	3ª	Totale	per carrozze	in totale	
Carrozze da viaggiatori.							
9 A Carrozze da 18 posti di 1ª classe	162	—	—	162	8,65	77,85	18
16 AB » » 6 » 1ª »	96	—	—	480	8,60	137,60	32
24 » 2ª »	—	384	—				
12 B » » 32 » 2ª »	—	384	—	384	8,60	103,20	24
18 C » » 40 » 3ª »	—	—	720	720	8,10	145,80	36
12 C¹ » » 72 » 3ª »	—	—	864	864	13,40	160,80	48
67 Totale	258	768	1584	2610	9,33	625,25	158
	Capacità in tonnellate				Peso lordo in tonnellate		
	per carro		in totale		per carro	in totale	
Forgoni da bagagli.							
8 Forgoni da bagagli, serie K	6		48		9,40	75,20	16
							174
Carri da merci.							
45 Carri da bestiame e merci serie L	10		450		7,2	324	90
75 Carri da merci coperti » N	10		750		6,6	495	150
45 » » scoperti » R	12,5		562,5		5,7	256,5	90
18 Carri per il trasporto delle pietre » S	15		270		5,8	104,4	36
8 Carri da legnami lunghi » U	12,5		100		4,4	35,2	16
65 Carrelli da sabbia e per materiali » T	10		650		4,6	299	130
256 Totale	10,86		2782,5		5,9	1514,1	512
331 Totale generale	—		2830,5		—	1589,3	686

E. *Prodotto netto dell'esercizio.*

Gli introiti del secondo anno d'esercizio furono di . . . . Fr. 665,519.80
Le spese . . . . » 698,877.72

Havvi dunque un *deficit* di . . . . . . Fr. 33,357.92 portato nel conto generale alla rubrica « Introiti II ».

F. *Stato del personale.*

Alla fine dell'anno 1876, il personale dell'esercizio si componeva come in appresso:

1875			1. *Amministraz. generale dell'esercizio.*	1876		
	1		Ufficio delle tariffe		1	
	5		Controllo dell'esercizio		4	
			Servizio esterno:			
4			Capo dell'esercizio e suo Ufficio	4		
1			Capo dei telegrafi	1		
»			Controllo dei vagoni	»		
—	5			—	5	
	6		Economato		5	
	—	17			—	15

1875				1876		
	—	17	Riporto		—	15
			2. Sorveglianza e manutenzione.			
»	»	»	Ingegnere dell'esercizio e suo Ufficio .	5		
5			Capi di linea	3		
73			Guardiani	70		
7			Guardiani ausiliarii	»		
—		85		—	»	78
			3. Servizio di spedizione.			
	5		Ispettori dell'esercizio			
			Servizio delle Stazioni :			
5			Ispettori delle Stazioni	2		
»			Capi-Stazioni	3		
11			Capi-Stazioni minori	11		
7			Sotto-capi Stazione aggiunti	6		
21			Guardiani alle Stazioni (scambiatori) .	18		
5			Portieri	5		
—	49			—	45	
			Servizio dei viaggiatori :			
5			Ricevitori	5		
»			Impiegati ai bagagli	»		
—	5			—	5	
			Servizio delle merci :			
5			Impiegati delle merci	5		
»			Aiutanti	1		
5			Magazzinieri	»		
—	10			—	6	
	—	69			—	56
			4. Serrizio della trazione.			
	6		Ingeg.-capo della trazione e suo Ufficio		5	
			Servizio delle macchine :			
8			Macchinisti	7		
8			Fuochisti	7		
—	16			—	14	
			Servizio delle carrozze e dei carri :			
5			Capi dei treni	4		
16			Conduttori	12		
6			Guardia-freni	»		
5			Guardie-vagoni	2		
—	32			—	18	
	—	54			—	37
			5. Servizio dei laboratorii.			
2			Capi-mastri	2		
3			Contabili ed aiutanti	2		
1			Portieri	1		
—		6		—		5
		—				—
		231	Numero totale dei funzionari ed impiegati			191
	3.63		cioè per chilometro di linea		2.85	

G. *Diversi.*

1. *Laboratorii.*

I laboratorii di Bellinzona e di Lugano funzionarono regolarmente durante l'esercizio di cui ci occupiamo.

Il numero degli operaj impiegati nei laboratorii fu di 31 (nell'esercizio precedente 32).

I laboratorii hanno dovuto soprattutto provvedere alla manutenzione del materiale mobile utilizzato per l'esercizio; essi eseguirono inoltre dei lavori per la costruzione e per particolari.

2. *Servizio telegrafico.*

La Stazione telegrafica stabilita nella trincea di Coldrerio venne soppressa allorchè cessarono i treni di materiali.

Il nostro Ufficio telegrafico di Chiasso non trasmette più dispacci privati.

3. *Accidenti.*

Gli accidenti, a cui accennammo parlando delle pertubazioni nel servizio dell'esercizio, non cagionarono nè ferite, nè morte d'alcuno. Avvenne invece un suicidio in uno dei nostri treni, il 10 settembre, tra Locarno e Gordola, essendosi il nominato Damilano Natale di Rivoli (Piemonte) precipitato sotto la locomotiva del treno 9, soccombendo più tardi nell'ospedale alle ferite riportate. Accenneremo ancora che il 31 ottobre, all'arrivo del treno dell'Alta Italia a Chiasso, una donna cadde sì malamente, scendendo da una carrozza, che dovette essere trasportata all'ospedale di Mendrisio.

4. *Assicurazioni.*

Con contratto del 18|22 settembre, tutto il materiale utilizzato in comune alla Stazione internazionale di Chiasso venne assicurato per la somma di fr. 900,000 presso la Società di assicurazioni mobiliari svizzere. La metà dell'ammontare di tale assicurazione, che concerne la nostra Società, cioè franchi 450,000, venne dedotta dall'ammontare totale di fr. 3,618,000 componente l'assicurazione di tutto il materiale mobile presso la suddetta Società d'assicurazione, in modo che la somma assicurata non è che di fr. 3,168,000.

Terminiamo, o signori, coll'assicurarvi della nostra perfetta considerazione.

Lucerna, 16 giugno 1877.

Per la Direzione della ferrovia del Gottardo	*Per il Consiglio d'amministrazione della ferrovia del Gottardo*
Il Vice presidente	Il Presidente
J. ZINGG	FEER-HERZOG
Il 1° Segretario	Il Segretario
SCHWEIZER.	SCHWEIZER.

GIOVANNI COLLI
e la Ferrovia di Rivoli

Nella notte del 18 corrente mese è morto in questa città il cav. Giovanni Colli.

Il suo nome è talmente collegato colla ferrovia da Torino a Rivoli, di cui era proprietario, che non può riescire ignoto ai lettori del *Monitore*, nè meno accette saranno alcune parole intorno a quest'uomo, di cui molti, unitamente ai suoi congiunti, deploreranno la perdita.

Nato in Alessandria nel 1816 da parenti che traevano l'esistenza da un ristretto commercio, intraprese a 14 anni il mestiere del muratore; ma in poco tempo, come avvenne di molti altri che s'applicarono dapprima ad umilissime professioni, dimostrò ben presto un'attitudine superiore a quella richiesta dal suo mestiere.

Divenne perciò cottimista, poi impresario, assumendo l'esecuzione di lavori sempre più importanti e complicati, come gli permetteva la esperienza già da lui acquistata, gettando così le basi d'una fortuna, per vero dire non straordinaria, malgrado la semplicità delle sue abitudini.

E ciò torna a lode del Colli, perchè dimostra come questa fortuna fosse dovuta alla sua perspicacia, alla sua attività, ed al suo amore per il risparmio, anzichè ad avidità sfrenata di lucro.

L'ingrandimento straordinario che subì Torino in pochi anni, vi chiamò il Colli, al pari di tanti altri impresari; ed egli, infatti, vi trovò largo campo alla sua attività, guadagnando nello stesso tempo la stima di molte rag-

guardevoli persone, che facevano gran conto della sua speciale attitudine nel condurre a fine i lavori intrapresi, nonchè della sua probità.

Egli contribuì largamente col suo consiglio e col suo pecuniario concorso all'erezione della nuova parrocchia dei Ss. Pietro e Paolo, per cui fu creato cavaliere dell'Ordine dei Ss. Maurizio e Lazzaro; ed eseguita poi la massima parte dei lavori della ferrovia Torino-Ciriè, concepì l'ultima e grandiosa sua impresa, colla quale si distinse sopra tanti altri suoi eguali, e che merita uno speciale ricordo: vogliamo dire la ferrovia da Torino a Rivoli.

Quantunque il cav. Colli non abbia studiato molto sui libri, e meno ancora abbia approfondito le questioni economiche moderne, il buon senso, cui la lunga pratica degli affari, dai più meschini ai più importanti, allarga e rinforza, senza deviare dalla massima, pur troppo spesso trascurata, di proporzionare le cause agli effetti, gli fece capire che, come il meno sta nel più, così le piccole ferrovie debbono bastare e riuscire, dove le ordinarie son di troppo e falliscono; nè gli esempii mancavano a confortarlo in questa idea.

Intuita quindi la possibilità di costruire ed esercire con ragionevole profitto una piccola ferrovia da Torino a Rivoli, vi dedicò tutta la sua energia, la sua esperienza, i suoi capitali ed il suo credito; nè ristette, finchè superate (col suo ingegno pronto ai ripieghi e col concorso di distinte persone che riposero in lui piena fiducia) tutte le difficoltà che opponevangli pregiudizii, invidie, fiscalità ed interessi lesi, potè aprire la linea a comodo del pubblico, e n'ebbe tra le altre ricompense quella di vedere più che avverate le sue previsioni. Tanto popolare divenne, infatti, la nuova ferrovia, derisa prima da molti, considerata al più come una curiosità da altri, che rapidamente si dovettero aumentare i mezzi di trasporto per accontentare l'impazienza dei viaggiatori, i quali accorrevano in numero tanto superiore a quello che il concessionario aveva prudentemente calcolato.

Della utilità di questa piccola ferrovia nessun miglior testimonio puossi addurre che la crescente prosperità di Rivoli, divenuta quasi un sobborgo di Torino, o meglio la villa d'una gran parte dei Torinesi, contenti di pagare a prezzi elevatissimi i vantaggi della vicina campagna.

Il Governo, a riconoscere pubblicamente i nuovi servigi del cav. Colli, lo decorava altresì della Croce di cavaliere della Corona d'Italia.

A molti può parere, in fin de' conti, poca cosa il condur bene una impresa, sussidiata in parte, e che non richiese neppure un milione di lire di capitale, in questi tempi in cui i milioni si stampano; eppure, per qual ragione, anche dopo lo splendido successo ottenuto dal cav. Colli, non si riuscì a dar vita ad altre imprese consimili, benchè molte ne siano state progettate, e larghi sussidii votati, e promettessero certamente non minor compenso della ferrovia Torino-Rivoli a chi sapesse ben condurle?

Mancò ai promotori di queste imprese l'unità di concetto, l'energia d'esecuzione, e la ferrea volontà di riuscire, qualità che si trovavano riunite nel cav. Colli.

Se è lecito paragonare le cose piccole alle grandi, noi non esitiamo a dire che la morte di quest'uomo — nel momento in cui la questione ferroviaria nel nostro paese, spostata dalla sua base naturale, ne cerca, inutilmente finora, un'altra artificiale, larga abbastanza per assicurarle un equilibrio stabile, — ci risveglia profonde riflessioni, e ci fa temere che manchino gli uomini pari alle imprese.

Il problema che il cav. Colli si proponeva di risolvere rendendosi concessionario della ferrovia Torino-Rivoli, usciva affatto dalla sfera di un impresario nel senso proprio di questa parola; non trattavasi soltanto di esaminare se per una data somma si riusciva a costruire una certa linea, ma piuttosto, dato un certo prodotto probabile e dedotta una certa spesa d'esercizio, in qual modo mantenere le spese di costruzione così limitate, che al capitale corrispondesse un frutto adeguato.

Molte questioni erano perciò nuovissime per lui; e se si pensa quante esagerazioni furono stampate specialmente contro le piccole ferrovie, si deve concedere che il cav. Colli diede prova di non comune perspicacia nel formarsi un criterio così giusto del risultato da arrischiare ingenti somme per raggiungerlo.

Egli suppliva felicemente alla mancanza di cognizioni tecniche ed economiche col ricorrere, a tempo opportuno, ad ingegneri speciali, che sapeva in certo modo rendere suoi strumenti, perchè ad essi affidava l'esecuzione delle combinazioni da lui svolte nella sua mente; e quando una idea per lui affatto nuova venivagli suggerita, era sua abitudine, in sulle prime, di mostrarsene avverso, non già per ispirito di contraddizione, o perchè nemico delle novità (chè, all'opposto, nessuno più di lui amava il vero progresso), ma bensì per tenersi quasi in guardia contro una decisione troppo precipitata. L'idea però non era trascurata: vi pensava sopra da solo, ritornava alla carica per domandare schiarimenti, ma come non fosse affar suo; e finalmente, aiutato da una felice memoria e da una grande facilità di calcolare mentalmente, formulava il suo giudizio sulla bontà del suggerimento, e vi applicava poi tutta la sua non comune energia per tradurlo in pratica.

Come fu costrutta la piccola ferrovia, così fu finora esercìta, cioè colla più rigorosa economia; la quale però non si raggiunge con costruzioni trascurate, o con materiale scadente: errore che fu evitato, per quanto ogni cosa appaia semplice.

Si può dire senza esagerazione che il cav. Colli creò a sè stesso, coll'ultima delle opere compiute nella sua vita operosissima, il più bel monumento che potesse desiderare l'uomo il più ambizioso, egli che non aveva altra ambizione fuori di quella di lavorare fino all'ultimo giorno.

Sotto la direzione dell'ingegnere L. Raimondo, che tanto efficacemente aiutò il Colli nella costruzione e nell'esercizio di questa ferrovia, essa non potrà che progredire e fornire prodotti sempre crescenti.

Vedrà il paese così bell'esempio imitato? X.

Nostre Corrispondenze

Roma, 16 ottobre

« Possiamo assicurare, scrive il *Diritto* d'oggi, che l'onorevole Zanardelli, ministro dei lavori pubblici, non sarà di ritorno in Roma prima di giovedì prossimo. » Eccovi dunque compendiata la situazione dall'alfa all'omega

rispetto alle Convenzioni ferroviarie. *Morà est*, ossia tradotto in volgare: *è cosa lunga*; speriamo che abbia presto un termine, perchè *sic maneri diutius non potest*, vale a dire *non c'è modo di star più così*. Perdonatemi le due citazioni latine, quest'ultima del grande oratore politico Cicerone, e la prima del grande commediografo Plauto, dacchè siamo a discorrere di un soggetto economico, trattato dal Gabinetto Depretis in modo da porre in evidenza quanta parte vi abbiano la politica e la commedia. —

Ricorderete come l'ultimo capoverso dell'art. 4 della Convenzione stipulatasi l'11 aprile 1876 per la sistemazione del Porto di Genova tra il Governo e il defunto Duca di Galliera, prescriveva che la comunicazione fra le due Stazioni marittime e Sampierdarena sarà aperta mediante una nuova galleria in curva, raccordata colla attuale galleria di S. Benigno e coi binarii stabiliti sulle calate del porto; e ricorderete altresì com'esso aggiunga che, quando l'esperienza dimostrasse la detta comunicazione insufficiente al bisogno, sarà aperta una nuova galleria, sia sottopassando la cava della Chiappella, sia in altro punto egualmente adatto allo scopo. Ricorderete infine come una Commissione, nominata dal Ministro dei lavori pubblici, in seguito all'esame dei tre progetti elaborati all'identico scopo anzidetto dalla Direzione delle ferrovie dell'Alta Italia, abbia dato la preferenza a quello dei tre che presentava il vantaggio di lasciar libero lo spazio per estendere le cave della Chiappella, destinate a fornire i materiali pei grandi lavori del porto. Ma nacquero poi non biasimevoli scrupoli nell'animo del Governo circa la perfetta esecuzione dei patti contrattuali col Duca di Galliera; e si pensò quindi, anche a costo di maggiori sacrifizii pecuniarii, non più a surrogare la galleria designata dalla Società dell'Alta Italla, ma bensì a costruirle entrambi, ed anzi a completarle con nuovi lavori non prima preveduti. Cosicchè il Consiglio superiore dei lavori pubblici fu testè chiamato ad emettere il suo parere, e lo diede favorevole sopra i seguenti progetti:

1° L'allargamento del viadotto di Sampierdarena e la costruzione di una galleria a due binarii sotto il colle di S. Lazzaro per congiungere quella Stazione colla marittima di merci in Genova;

2° La costruzione di altra galleria ad un solo binario per unire la detta Stazione marittima colla galleria che attraversa la città e tende alla ferrovia ligure;

3° La costruzione d'una galleria in curva sotto il colle di S. Benigno, da innestarsi all'esistente galleria in rettilineo, per unire le nuove calate del porto coll'attuale ferrovia della Coscia.

Il presunto importo della spesa è di L. 3,715,000; onde converrà chiedere al Parlamento un aumento di fondi, perchè quelli contemplati dalla legge sul porto di Genova non ascendono che a L. 2,600,000. —

Un tronco ferroviario di 35 chilometri da Zollino a Gallipoli in provincia di Lecce e del preventivo costo di lire 2,700,000 all'incirca, redatto dall'ing. sig. Marcor per incarico di un Consorzio di Comuni interessati;

Una linea Colico-Sondrio-Tirano, di 65 chilom., ed una altra Colico-Chiavenna, di chilom. 24, entrambi nella provincia di Sondrio, con una spesa calcolata circa 20,000,090 di lire, tutto compreso;

La Stazione lacuale nella diramazione della linea Camerlata-Chiasso dalla Stazione di Como al lago;

La Stazione definitiva di Saline nella linea Reggio-Taranto;

sono questi i principali progetti di nuovi lavori esaminati ed approvati nelle ultime sedute del prelodato Consiglio superiore. —

L'ispettore delle ferrovie cav. Passerini ebbe incarico dal Ministero di recarsi a Castellammare per esaminare in quella officina metallica la qualità dei ferri adoperati a preparare le travate per la costruzione del ponte sul Fella nella linea Udine-Pontebba, e vi comunicherò nella mia susseguente il risultato della visita. —

La Commissione istituita con Decreto ministeriale per gli studii sulla manutenzione delle strade ordinarie, venne alle seguenti conclusioni, in base all'inchiesta ordinata e compiuta dal Ministero:

a) Che le condizioni attuali del servizio di manutenzione delle strade comunali in Italia meritano la più seria attenzione del Governo ed i più serii provvedimenti;

b) Che a creare questo stato di cose valse principalmente il modo con cui venne applicata la legge fondamentale dei lavori pubblici ed i regolamenti che si credette di dover adottare;

c) Che sulla sufficienza o meno delle vigenti disposizioni legislative sia da sentirsi il parere del Consiglio di Stato, ritenendo la Commissione bastevoli le attuali discipline ad assicurare la buona conservazione delle nostre strade;

d) Che sarebbe utile studiare e compilare, per la manutenzione di tutte le strade ordinarie, un nuovo regolamento da sottoporsi all'avviso del Consiglio superiore e del Consiglio di Stato.

La Commissione dovrà tenere altre adunanze, e non mancherò di tenervi al corrente de' suoi lavori sull'importante argomento. B.

LA FERROVIA NOVARA-VARALLO.

Novara, 20 ottobre.

Sono lieto di annunciarvi che, il 17 corrente, venne finalmente presentata al Ministero la formale domanda di concessione per la ferrovia Novara-Varallo, di cui si è molto parlato, ma che finora non fu se non il più ardente voto di queste industri popolazioni.

Permettetemi però di trasmettervi in proposito alcune esatte informazioni, che non saranno prive d'interesse pei vostri lettori.

Sino dal 1857, l'ingegnere Antonini, per incarico della Casa Bolmida di Torino, fece i primi studii di questa linea, la quale misura la lunghezza di 54 chilometri; e quegli studii furono pure approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Più tardi, cioè nel luglio 1876, lo stesso ingegnere pubblicò una Relazione, in cui faceva un confronto tra la spesa e la utilità di questa ferrovia a sistema ridotto, e quella a scartamento ordinario.

Ma le molte pratiche fatte dal Comitato allora eletto non ebbero alcun risultato.

Nel 1876, le pratiche si rinnovarono da un nuovo Co-

mitato qui residente, il quale studiò e propose un progetto di Consorzio. Ed il nostro Consiglio comunale, nella seduta del 23 marzo di quell'anno, prese la seguente importante deliberazione, autorizzando la Giunta municipale:

« 1° A presentare al Ministero dei lavori pubblici, in unione alla città di Varallo, la domanda di concessione per la costruzione di una via ferrata dall'uno all'altro capoluogo, procurandosi, ove d'uopo, e nella misura da convenirsi, la rendita necessaria per la primordiale cauzione prescritta dall'art. 247 della legge sui lavori pubblici.

« 2° Ad obbligare il Municipio a far parte di un Consorzio dei Comuni interessati, nel quale i Comuni toccati dalla ferrovia assumano 70 centesime parti, ed il Municipio di Novara 30, del capitale nominale di L. 6,250,000 (che sarebbe il costo della linea).

« 3° Ad assumere la presidenza e la rappresentanza del Consorzio, con facoltà di fare in suo nome e per suo conto tutte le pratiche necessarie per ottenere:

a) Dagli altri Comuni e dagl' industriali interessati il concorso di L. 400,000 a fondo perduto;

b) Dal Governo il sussidio di L. 1000 per ogni chilometro di ferrovia per 35 anni;

c) Dalla Provincia il sussidio chilometrico di L. 500 per non meno di 20 anni;

d) Dal Governo, che assuma l'esercizio della ferrovia e la sua manutenzione, mediante il corrispettivo della metà del suo prodotto lordo.

« 4° Ed infine a fare, in generale, tutte quelle altre pratiche che ravviserà necessarie ed utili ad ottenere la concessione governativa ed a procacciarsi i mezzi necessarii per la costruzione della ferrovia.

« 5° Ad aprire un credito di L. 4000 per le spese urgenti e preparatorie ».

Nel giorno 7 aprile 1876, la nostra Giunta convocò i rappresentanti dei Comuni interessati, che vi accorsero quasi unanimi, e vonne fissato il seguente riparto consorziale:

Novara, quote per cento	30
Briona con S. Bernardino	3
Fara	3
Sizzano	3
Ghemme	9
Romagnano	13
Prato	2
Grignasco	1
Borgosesia	16
Aranco	1
Quarona	1
Varallo	18
Totale	100

Tutti i suddetti Comuni votarono in appresso le quote rispettivamente assegnate, meno quelli di Prato ed Aranco, insieme 3, e quello di Borgosesia, che invece di 16, ne votò soltanto 10; per cui venivano ancora a mancare 9 delle quote calcolate.

Però, in seguito alle pratiche fatte dal solerte Comitato, si ottenne che lo scoperto si riducesse a sole due quote; e per evitare poi ulteriori ritardi, che potrebbero riescire fatali, la Giunta municipale di Varallo, nella seduta del 17 corr., propose al Consiglio comunale che il Comune assumesse sopra di sè anche le due quote mancanti, riservandosi di fare le pratiche opportune presso i Comuni interessati, affine di ottenerne il relativo rimborso. E tale proposta venne dal Consiglio approvata all'unanimità.

Il Consorzio ferroviario Novara-Varallo è duuque pienamente costituito. Ed in quanto alle L. 400[m a fondo perduto, di cui si parla all'art. 3, lettera *a*, della suddetta deliberazione 23 marzo 1876, non v'ha dubbio che si otterranno dai soli industriali, i quali più d'ogni altro devono essere convinti della necessità e del vantaggio che ricaveranno per le loro industrie, quando sia costrutta la sospirata ferrovia valsesiana. Infatti tra essi si contano: la Filatura di cotoni dei signori Crespi a Ghemme, la Cartiera della Società milanese a Romagnano, il Cotonificio del sig. cav. Bellati, la Cartiera italiana a Serravalle, quella Carmellino nella Valle Cremosina, il Lanificio di Borgosesia, le Fabbriche di panno dei fratelli Bosalla a Valsesera, e la Filatura della Società milanese in costruzione a Varallo.

Il valore capitale di queste industrie supera in complesso i 17 milioni; e calcolando il risparmio delle spese di trasporto ed il maggior valore che acquisteranno i loro stabili colla ferrovia in esercizio, non è troppo l'ammettere ch'esse vi debbano concorrere con almeno un 3 p. 0[0 sul valor capitale rispettivo, il che darebbe una somma di oltre L. 500[m.

La Provincia poi di Novara, in luogo delle assegnate lire 500 al chilometro, dovrebbe portare il suo sussidio almeno a L. 1000, in vista che, invece di spendere, come attualmente, L. 1500 al chilom. per la manutenzione della strada provinciale Novara-Varallo, non avrebbe più che una spesa annua di L. 500, e quindi il sussidio di L. 1000 non rappresenterebbe in realtà che il resto della spesa attuale, e ciò per la durata di 25 a 30 anni al più; ben inteso che essa dovrà inoltre concedere l'occupazione gratuita di quelle tratte di strada provinciale che si potranno utilizzare per la ferrovia, pur conservando la larghezza sufficiente alla rimanente strada provinciale.

Presentata ora al Ministero la formale domanda di concessione sulla base delle suddette deliberazioni, vuolsi sperare che il Governo l'accoglierà favorevolmente, e ne presenterà il progetto al Parlamento nella nuova sessione, appoggiato com'è da ragioni di tutta convenienza e giustizia, e per soddisfare finalmente il voto di queste popolazioni laboriose e degne di riguardo.

Vi aggiungerò in fine correr qui voce che l'Impresa Marsaglia di Torino abbia fatto al nostro Comitato l'offerta di assumere la costruzione della ferrovia *à forfait* per la somma di 5 1[2 milioni di lire. O.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Col 1° novembre prossimo andranno in vigore parecchie modificazioni all'attuale orario generale delle Ferrovie dell'Alta Italia; ma si attende ancora l'approvazione ministeriale per la pubblicazione del relativo avviso.

Il conte Salis, ingegnere Sotto-Commissario tecnico per le ferrovie, con R. Decreto del 30 settembre p. p.,

venne promosso a Commissario tecnico di 2ª classe, seguitando però a reggere il Sotto-Commissariato di Milano.

Per l'annunciata prossima costruzione di ferrovie strategiche nella Romania e nella Bulgaria per conto dell'Impero russo, sappiamo che un impresario sta facendo incetta di circa 3000 operaj italiani da trasportare in quei paesi, e ch'egli chiese all'uopo all'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia speciali facilitazioni. Una prima squadra di circa 500 operaj è in pronto per la partenza.

Al Congresso delle Società italiane di mutuo soccorso, che si terrà in Bologna nei giorni 28, 29, 30 e 31 del corr. mese, per discutere sullo schema di legge presentato alla Camera dei deputati dal Ministro di agricoltura, industria e commercio, venne pure invitato il Consorzio di mutuo soccorso degli agenti ferroviarii dell'Alta Italia; e dal Comitato di esso venne ad unanimità delegato a rappresentarlo il suo vice-presidente cav. Lavison.

Si attende in breve la pubblicazione delle riduzioni ferroviarie da accordarsi agli speditori delle merci che saranno inviate dall'Italia all'Esposizione universale di Parigi pel 1878, in seguito alle proposte formulate dai delegati delle Ferrovie dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, convenuti all'uopo in Firenze: proposte già rassegnate al Ministero per la sua approvazione.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Monselice-Mantova. — Sul progetto di questa ferrovia scrivono da Este alla *Gazzetta di Venezia:*

La Giunta municipale d'Este pubblicava il 18 corr. un avviso, con cui portava a comune notizia come, in seguito al Decreto ministeriale 12 giugno 1877, che accordava l'autorizzazione di far eseguire sul terreno gli studii preliminari per le operazioni geodetiche necessarie per la compilazione di un progetto di ferrovia da Mantova per Legnago ed Este a Monselice, il R. Prefetto di Padova, con Decreto 3 corrente, autorizzava l'ingeguere civile sig. Alessandro Perego ad introdursi nelle proprietà pubbliche e private per l'anzidetta operazione.

Eguali studii sono stati fatti fino dal 1871 dalla Società che costrusse la linea Modena-Mantova; eppure, quantunque la linea Rovigo-Legnago-Verona non fosse allora che in gestazione, non fu possibile condurre a compimento la costruzione della linea, che ora le Provincie di Padova e Mantova da sole vorrebbero costruire.

Abbiamo detto da sole, poichè, quantunque quella linea deva attraversare il maggior territorio nella provincia di Verona, quella Deputazione provinciale vi si è più volte recisamente rifiutata, perchè non vuole aggravare di troppo i poveri contribuenti.

La Provincia, invece, di Padova, che si crede molto ricca, trova opportuno di gettare una trentina di mille lire, per torsi il capriccio di sapere cosa costerà la linea Monselice-Mantova.

Si disse capriccio, poichè, ammesso anche si ottenga il concorso governativo chilometrico annuo di L. 2000 per 35 anni, le spese che restano a carico delle due Provincie di Padova e Mantova per costruire la linea, armarla, provvederla di materiale mobile ed esercirla, sono di molto superiori alle forze economiche delle Provincie stesse, a meno che non si voglia inabissarle in debiti cotanti, da averne da pagare per più di un secolo......

Invece, Este dovrebbe unirsi alle limitrofe città di Montagnana, Cologna e Lonigo, e coi mezzi propri costruire un *tramway* a vapore *dalla Stazione di Este, per le città di Este, Montagnana, Cologna e Lonigno, alla Stazione di Locara.*

Questi paesi, forse i più ricchi del Veneto per produzioni agricole, sentono il bisogno di essere riuniti, con un mezzo di locomozione a vapore, ed allacciati alle arterie principali dell'Alta Italia.

Essi hanno il loro commercio o col Tirolo per Verona, o colle Marche e Toscana per Ferrara. Dunque è di loro precipuo interesse di cercare questo mezzo, facile, pronto, economico, e che presenta tutti i vantaggi di una ferrovia ordinaria. Niun sistema risolve il problema all'infuori di un *tramway* a vapore. È il vero ed unico mezzo, poichè il commercio locale di questi paesi deve bastare a costruire ed esercitare questa linea a vapore, nulla potendosi sperare nel commercio di transito, dopo la costruzione della linea Rovigo-Legnago-Verona. Ecco risolto il problema della locomozione a vapore anche sui piccoli centri.

Il sistema più recente ed economico è quello adottato dalla città di Parigi, e proposto dalla Casa Ernst Reuss e C. di Manchester. I binarii di questo *tramway* vengono piazzati sopra un fianco delle strade comunali, provinciali o nazionali, ed a livello, per cui questo spazio resta anche a disposizione dei veicoli.

La difficoltà dei supposti accidenti, che avrebbe potuto cagionare la presenza delle locomotive sulle strade ordinarie (quantunque riconosciuta insussistente alla prova), fu dalla Casa Reuss vittoriosamente superata, presentandoci una locomotiva che ha l'apparenza di un vagone, non fa fumo, non sbuffo, non rumore di sorta; corre rapida e tranquilla.

Il costo di questo sistema, in confronto di una ferrovia a binario ridotto e di una ferrovia a binario ordinario, sta nelle proporzioni come i numeri 100, 140 e 200.

Nè Este, nè Montagnana devono farsi illusioni sulla costruzione della linea Monselice-Mantova, perchè linea di troppo costo per due Provincie; ma, se queste due città desiderano in breve tempo di avere una locomozione a vapore, devono prestare tutta la loro attenzione, i loro studii ed i loro sforzi a che si attui questo *tramway* a vapore.

Ferrovia Conegliano-Vittorio. — Scrivono da Vittorio, 16, alla *Gazzetta di Venezia*:

Sebbene la nostra strada ferrata abbia incontrato molte difficoltà, pure sembra imminente la sua effettuazione. L'on. Gabelli assicura che ogni ostacolo è superato, e che il comm. Breda, presidente della Società veneta, propende pel tronco ferroviario Conegliano-Vittorio, anzi lo favorisce.

Anche il ministro Zanardelli, secondo informazioni avute, raccomanda ai capi del suo dicastero la sollecita evasione dell'ultima pendenza, già concordata col Gabelli stesso, per poscia sottoporre alla firma reale l'atto della concessione governativa.

Ferrovie siciliane — Ad un dispaccio direttogli dalla stampa siciliana il ministro Zanardelli rispose col seguente telegramma:

Giornale *Precursore* — Palermo.

Assicurando delle più vive sollecitudini del Governo per la ferrovia raccomandatami, vivamente ringrazio patrioti palermitani degli affettuosi augurii per la mia guarigione.

Zanardelli.

Tramway Milano-Sedriano, Cuggiono-Magenta. — Il 21 corr., per iniziativa dell'ingegnere Enrico Horvath e del rag. Mascheroni Amos, ebbe luogo in

Milano una prima adunanza di parecchi fra i principali proprietarii, Sindaci e persone influenti dei Comuni situati sul territorio che verrà attraversato dalla nuova ferrovia a cavalli.

Udita una relazione dell'ingegnere Horvath, corredata da documenti e dati di fatto, ed intesa a dimostrare la bontà dell'operazione, sia pei vantaggi che ne ridonderebbero ai paesi attraversati, sia dal lato finanziario come utile impiego del capitale preventivato in un milione e mezzo di lire, gli intervenuti, approvando in massima il progetto, si dichiararono costituiti in Comitato promotore per la costruzione di un *tramway* Milano-Sedriano, Sedriano-Magenta, Sedriano-Cuggiono-Castano.

Il conte Aldo Annoni, senatore del Regno, venne eletto presidente del Comitato, che si compone di parecchi ingegneri, Sindaci e deputati.

Deferito l'incarico alla Presidenza della nomina di una Commissione fra i promotori per continuare gli studii a complemento del progetto e provvedere alla regolare costituzione della Società per azioni e per la sottoscrizione del capitale necessario, vennero chiamati a farne parte i signori:

Bardelli cav. Giuseppe — Annoni conte Aldo — Biffi Cesare — Magnani ing. Nicola — Venini cav. Giovanni — De Medici Giacomo — Mussi dott. Giuseppe — Bruni ing. Francesco — Ing. Enrico Horvath — Rag. Amos Mascheroni — Gastel avv. Enrico segretario.

Tramway a Genova. — I giornali genovesi dicono che la galleria sotto il colle San Benigno, costrutta a spese della Società dei *tramway*, è vicina ad essere ultimata, poichè i minatori dell'una e dell'altra parte stanno per incontrarsi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — La *Gazzetta Ticinese* ebbe il seguente telegramma da Berna, 17:

La Commissione nominata dal Consiglio federale per la ripartizione degli otto milioni di sussidio suppletorio per la ferrovia del Gottardo ha risolto di scartare l'idea di una sovvenzione federale, poichè, in seguito alla buona volontà dimostrata dai 14 Cantoni e dalle Ferrovie partecipanti all'impresa, non sembra difficile che si assumano essi medesimi questa somma.

— La stessa *Gazzetta* del 18 dice:

A conferma ed ampliazione del nostro telegramma d'ieri, si annuncia da Berna alla *Nuova Gazzetta di Zurigo*, che la Commissione incaricata di preavvisare circa alla ripartizione degli 8 milioni di franchi di nuovo sussidio per l'impresa del Gottardo, facendo astrazione da un sussidio federale, propone di ripartire detta somma nel seguente modo: Zurigo fr. 1,200,000, Berna ed Argovia ciascuno fr. 1,000,000, Basilea-città fr. 800,000, Lucerna e Ticino ciascuno fr. 500,000, Uri e Svitto ciascuno fr. 300,000, Basilea-Campagna e Turgovia ciascuno fr. 200,000, Zugo, Soletta e Sciaffusa ciascuno fr. 150,000, i due Unterwalden complessivamente fr. 50,000, le Ferrovie Nord-Est e Centrale ciascuna fr. 750,000.

— Srivono poi da Berna alla *Gazzetta* di Losanna:

L'imprenditore del gran tunnel, il signor Favre, fece istanza al Tribunale federale per domandare la revoca dei contratti, se non gli si offrono delle garanzie. Questa causa minaccia l'esistenza della Società. Voi ricorderete che in primavera la lite era stata sospesa di comune accordo fino al 31 ottobre, in vista della ricostituzione della Società, che pareva prossima; ma questo termine è quasi passato, e siamo ora in presenza d'una situazione che non è migliore di quella ch'era all'epoca della sospensione.

L'altro ieri ebbe luogo una conferenza tra i rappresentanti della Società e il signor Favre, colla mediazione dei membri del Consiglio federale, allo scopo di concertare una nuova sospensione di questa causa importante, ma ignoro se gli interessati riuscirono ad intendersi. Intanto, si ricorre alle ultime munizioni: la cauzione della Società, mediante la quale soltanto si può far fronte agli importanti pagamenti mensili pei lavori del gran tunnel, è, dicesi, fortemente intaccata.

— Il progresso del traforo della Gallería nella scorsa settimana fu di m. 10.50 dal lato di Göschenen, colla sospensione di due giorni per frane; e di m 25.70 dal lato di Airolo; in totale m. 36.20, cioè m. 5.15 in media giornaliera.

Tunnel sotto la Manica — I lavori del tunnel sottomarino tra la Francia e l'Inghilterra sono già cominciati dalla parte del continente, essendo stati scavati dei pozzi alla profondità di circa 100 metri.

Al tempo stesso, i Comitati francese ed inglese hanno definitivamente stabilite le condizioni dei lavori della strada. La proprietà del tunnel sarà divisa a metri della lunghezza, prendendo le distanze da ambedue le coste a marea bassa. Ciascuna Compagnia farà le spese della sua parte; ed i lavori saranno intrapresi in Francia dalla grande Compagnia del Nord, ed in Inghilterra dalle Compagnie ferroviarie Londra-Chatam and Dover e South-Eastern.

Il materiale mobile di tutte le tre Società passerà il tunnel, affine d'impedire così spese inutili ed il ritardo del trasbordo. Sì in Francia che in Inghilterra, le Compagnie ferroviarie useranno reciprocamente delle loro linee, e le merci potranno passare da una linea all'altra senza cambiar carro. È sottinteso che questo accordo vale anche per tutte le altre ferrovie inglesi e continentali.

Quando il tunnel sarà finito, apparterrà ai suoi costruttori; ma, allo spirare del termine di 30 anni, i due Governi potranno prenderne possesso sotto certe condizioni.

Disastro ferroviario in Inghilterra — I giornali inglesi annunziano che sabato scorso accadde una terribile collisione fra due treni sulla linea del *London and North-Western railway*. Parecchi carri carichi di carbone, avendo deviato ed ingombrata la strada, furono la causa principale della disgrazia. Due treni di viaggiatori ed un treno-merci hanno dovuto sostare, e così si trovavano in ritardo di alcune ore. Uno di questi treni, dopo di aver ceduto il passaggio al *Midland express*, era partito da Northampton con una gran quantità di passeggieri, la maggior parte ufficiali di polizia che ritornavano dalle Assise trimestrali di Northampton, allorchè giunto a Billingford *road*, incontrò un treno di *ballast*. La violenza dell'urto fu tale che le due locomotive vennero slanciate fuori dalle rotaie. In un compartimento di 1ª classe trovavansi il sopraintendente della polizia Pool e due guardie: essi rimasero morti sul colpo. Negli altri vagoni una ventina di persone furono gravemente ferite.

Disastri ferroviarii in America — Togliamo le seguenti notizie dall'*Eco d'Italia* di New-York:

Un convoglio sulla linea Pensylvania and Reading deviò dalle rotaie giovedì scorso nelle ore notturne, a causa che la dirotta pioggia aveva arrecati molti danni al terreno. In questo infortunio perirono 12 persone, e 50 rimasero ferite.

Gli scioperanti sulla ferrovia Delaware e Hudson fecero deviare un treno, cagionando la morte a molte persone. Mercoledì mattina, verso le 2, un incendio si svolse nello scalo della ferrovia a cavalli Dry Dock, Grand Street e Avenue B., ed in meno di un'ora tutto l'immenso edificio era in fiamme, divenute formidabili, comunicandosi ai fenili principali, che contenevano 15 mila balle di fieno, di cui neppur una fu salva.

Se gli impiegati non si fossero lasciati prendere dal timor panico, si sarebbe potuto salvare molti vagoni; invece uno solo su novantanove fu salvato.

Il danno arrecato sorpassa i 500,000 dollari, per metà assicurati presso cinquandue Società d'assicurazione contro gli incendii.

Si manifestò pure il fuoco nella città di Mekeesport, tredici miglia al sud di Pittsburg, nella Pensylvania, alle 11 pomeridiane del 2 corrente.

L'incendio originò da una gran fabbrica di carri e locomotive, che rimase del tutto distrutta; quindi, estendendosi, traversò la Quinta Avenue, ed involse nel suo furore un'altra quantità di fabbricati, arrecando una perdita complessiva di 175 mila dollari.

Ferrovie dell'Argentina. — Si ha da Buenos Ayres, 15 settembre:

Il Congresso dell'Argentina avrà a discutere un progetto di ferrovia ridotta da Bahia Blanca, lungo il Rio Colorado, sino ai piedi delle Ande. Avrebbe una lunghezza di 400 miglia, e costerebbe 2 milioni di sterlini. Essa è d'importanza specialmente strategica contro gli Indiani.

Ferrovie in China. — Scrivono all'*Osservatore Triestino*:

La sorte della ferrovia di Woosung non è per anco nota. Il Governo chinese, quando ne fece l'acquisto, si obbligò a mantenerla in esercizio durante un anno; ed ora che si approssima la fine di questo termine, si ritiene che i Chinesi intendano farne cessare l'esercizio per accondiscendere ai desiderii del partito anti-progressista, contrario a qualsiasi innovazione. Altri pretendono invece che la mancanza di capitali sarebbe la causa di questa determinazione, non intendendo i Chinesi ricorrere ai capitali esteri, mentre le loro casse sono esauste. Ad ogni modo, sarebbe a deplorarsi che la prima ferrovia in China, dalla quale si attendevano tanti risultati, dovesse finire sì malamente.

Notizie Diverse

Ponte a Ripetta sul Tevere — Leggesi nella *Libertà*:

I lavori per la fondazione delle pile centrali sono stati sospesi, sia perchè, in attesa delle piene d'autunno, non si è creduto conveniente lasciare sul letto del fiume tutto l'apparecchio per le fondazioni a pressione pneumatica, sia perchè la quistione della profondità delle fondazioni delle pile non è stata ancora definita.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici deve deliberare se la profondità di 10 metri sotto il fondo del fiume sia sufficiente o no ad assicurare alle pile centrali la necessaria stabilità; in caso affermativo, si comincierà la fondazione delle pile col getto del calcestruzzo, poichè per questa operazione non occorrono grandi ponti di servizio.

Durante l'inverno, si fonderanno intanto le spalle del ponte; e questo lavoro è molto facile, poichè gli operaj non sono più costretti a stare in mezzo all'acqua, e possono lavorare quasi all'asciutto.

I lavori per la costruzione della grande travata d'un sol pezzo, che dovrà posare sulle pile, proseguono attivamente a Castellammare nell'officina dell'Impresa industriale italiana di costruzioni metalliche, la quale ha assunto l'incarico della costruzione di tutto il ponte.

Si spera che per la fine di aprile 1878 tutti i lavori saranno compiuti, e i Prati di Castello saranno in comunicazione colla via di Ripetta.

Palazzo della Posta in Roma — In questi giorni, gli ingegneri Brauzzi e Comotto, d'ordine del Ministero dei lavori pubblici, hanno proceduto alla visita dei locali, che dovranno servire per gli ufficii della Direzione compartimentale delle poste e della Direzione generale dei telegrafi. Questi locali furono ritrovati in ottimo stato e tali da poter essere subito occupati.

L'Impresa Rinaldi ha soddisfatto in tal modo ad una parte dei suoi impegni; le resta ora di adempiere l'altra, cioè di consegnare per l'8 del prossimo luglio l'intero palazzo completamente restaurato.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 5 settembre scorso (*Gazz. Uff.* del 16 corr.) è aggiunta alle strade provinciali di Avellino quella che dalla provinciale Montella-Acerno, per la prossimità dell'abitato di Bagnoli giunge alla provinciale Lioni-Materdomini, e quindi da sotto Teora sulla provinciale medesima alla nazionale di Matera, nella località detta Sant'Ilarione.

Strade comunali — Il *Diritto*, del 19, dice che la Commissione, composta di molti capi-servizio per le strade comunali obbligatorie, e incaricata di studiare un nuovo regolamento circa la manutenzione e le spese di dette strade, ha già compiuti i suoi lavori, e presentò all'onorevole Ministro dei lavori pubblici il progetto di regolamento da lei compilato.

Servizio telegrafico — Lo stesso giornale scrive: Sappiamo essere intenzione del Ministro dei lavori pubblici di riunire quanto prima la Commissione governativa incaricata degli studii per un progetto di legge sul servizio telegrafico.

Ufficii telegrafici. — La Direzione generale dei telegrafi, operando il suo trasferimento a Roma, comincerà a funzionarvi il giorno 25 corrente.

Ne sono avvisate tutte le Amministrazioni ed il pubblico per loro regola nell'invio delle corrispondenze.

— Il giorno 15 corrente sono stati attivati al pubblico servizio gli Ufficii telegrafici delle Stazioni ferroviarie di S. Spirito Bitonto (provincia di Bari), di Amorosi, Apice e Dugenta (provincia di Benevento) e di Ponte Cagnano (provincia di Salerno).

Nello stesso giorno, in Cortemaggiore (provincia di Piacenza), in Rotondella (provincia di Potenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Gran carta postale d'Italia — Questa importante ed utilissima pubblicazione è dovuta allo stabilimento litografico dei fratelli Doyen di Torino. La gran carta postale, basata sul meridiano di Roma, e ridotta coi metodi più recenti alla scala da 1 a 400,000, si compone di 15 fogli, da unirsi o da conservarsi separatamente, e di una piccola carta d'Italia da servire quale foglio di assieme o da consultarsi anche separatamente.

La gran carta in 15 fogli comprende tutti i Comuni del Regno, le ferrovie in esercizio ed in costruzione, le vie ordinarie, le distanze in chilometri fra Comune e Comune, i fiumi, i laghi, i monti, il tutto riprodotto in diversi colori.

La piccola carta d'Italia, alla scala da 1 a 1,600,000, che comprende tutti i capoluoghi di provincia, di circondario, di distretto, di maudamento e di pretura, nonchè moltissimi semplici Comuni, le ferrovie in esercizio ed in costruzione, le linee di navigazione ordinate colla legge 15 luglio 1877, il nome delle Società di ciascuna linea, e le distanze in leghe marine fra i diversi scali, sarà pure riprodotta a tre tinte, cioè: in nero, in turchino (pel mare ed i laghi) ed in tinta speciale per le montagne.

L'opera completa sarà terminata verso la metà del prossimo anno 1878.

Ponte sul Brenta — Il 12 corrente, nel Consiglio comunale di Piove di Sacco si trattò la importante questione della ricostruzione del ponte a Corte sul Brenta, che, esportato nel 1845 da una fiumana, per le indebolite testate in causa dell'allargamento dell'alveo del fiume, giusta il piano Fossombroni-Artico-Paleocapa, il Governo austriaco ordinò si rinnovasse nel 1847; sennonchè la rivoluzione del 1848, e gli avvenimenti straordinarii succesi dipoi ne lo impedirono. Esistendo però sempre la stessa urgenza e necessità, la solerte Giunta municipale presentò al Consiglio comunale un suo ordine del giorno, che venne ammesso a pieni voti, coll'aggiunta doversi tener ferme le anteriori favorevoli deliberazioni.

Laonde, fra la somma già preventivata dal Comune di Corte (lire 25 mila), il generoso sussidio che sperasi, poichè equo, dal Governo, e con quanto daranno le Comuni consorziate, giova sperare che, con l'offerta della Società Castel-Latta e Galopin-Süe di erigerlo in ferro con lire 80,000, si potrà finalmente avere il tanto sospirato ponte.

Tipografia della Camera dei deputati — Leggesi nel *Diritto*:

La nuova tipografia è stata costrutta nel giardino già dei Frati cosidetti della Missione, donde prende nome la via da cui vi si ha accesso, sopra un perimetro irregolare di fianco al palazzo Montecitorio. Vi si ascende per due scale, una delle quali mette agli Ufficii di amministrazione e di correzione, distribuiti in quattro camere prospicienti la strada, e l'altra riservata agli operaj addetti alla tipografia.

Appena saliti al primo ed unico piano, si incontra a sinistra la stanza di distribuzione della *Gazzetta Ufficiale*, a destra gli Ufficii d'amministrazione, e di fronte il vasto ambiente della tipografia, diviso in quattro navate, e coperto di una tettoia metallica di circa 1033 metri quadrati.

Le due navate a sinistra, capaci di oltre cento compositori, saranno occupate dai banchi e dalle casse di caratteri; le due a destra, da undici macchine tipografiche e due motori a vapore; al di là dello spazio occupato dalle macchine, trovansi saviamente ripartiti appositi locali per le piegatrici, per i legatori, pel bagno della carta, e capaci magazzini per la stessa e per tutti gli attrezzi occorrenti ad una ben fornita tipografia.

La tettoia è stata costruita dal signor Giovanni Rodino, rappresentante la ditta Beltrami di Torino, ed è sostenuta da 16 svelte colonne di ferro, fuse nell'officina dei fratelli Marzocchi di Roma.

Della parte di fabbricato che comprendono gli Ufficii di amministrazione, di correzione, di distribuzione, ecc., fu assuntore il solerte capo-mastro romano Domenico Rossolini.

Il progetto ed il disegno della tipografia, che presenta molte comodità unite ad una certa eleganza e buon gusto, sono dell'ingegnere della Camera, Ulisse Arnaud, il quale attese pure alla direzione dei lavori, che, principiati il giorno 23 giugno, sono oggi pressochè a termine, e che prima sarebbero stati ultimati, se non vi si fossero dovute introdurre varie modificazioni, a causa di alcune contestazioni sollevate dai signori marchese Cavalletti ex-senatore di Roma e fratelli Campanile.

Contrariamente a quanto asseriva qualche giornale, possiamo assicurare che le spese per la nuova tipografia non eccederanno le lire 155,000.

Scuola professionale in Mondovì. — La *Gazz. Uff.* del 18 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 23 settembre scorso, con cui è istituita in Mondovì una Scuola professionale per i giovani, i quali intendono applicarsi all'esercizio delle arti meccaniche, muratorie ed ornamentali. Per ciascuna di queste arti è costituita una distinta sezione di insegnamento.

In ciascuna sezione sono due classi, una diurna per i giovani che intendono acquistare nella scuola una istruzione preparatoria all'esercizio delle arti summenzionate, e nella quale l'insegnamento è dato in tutti i giorni non feriali; l'altra serale e domenicale per gli operaj già avviati nell'esercizio di quelle.

La durata degli studii è di tre anni in ciascuna sezione e per ciascuna classe.

Al termine dell'ultimo anno di corso, gli alunni delle classi diurne sono assoggettati ad un esame, superato il quale, ricevono un certificato d'idoneità all'esercizio dell'arte a cui si sono preparati.

Alla spesa di annuo mantenimento della scuola pel personale insegnante e pel materiale scientifico concorrono:

Il Comune di Mondovì per . . . . L. 4000
La Provincia di Cuneo per . . . . » 4000
La Camera di commercio ed arti di Cuneo per » 3000

Il Comune di Mondovì provvede altresì al locale della scuola ed al materiale non scientifico.

Con apposito regolamento, da approvarsi dal Governo, sentito il parere del Consiglio superiore per l'istruzione tecnica, si determineranno le materie d'insegnamento per le diverse sezioni e la loro distribuzione nei varii anni di corso, le norme per gli esami, nonchè il numero, le attribuzioni e gli stipendii del personale insegnante, e quanto altro occorra per l'esecuzione del presente Decreto.

La Scuola metterà capo al Real Museo industriale di Torino per le notizie, i consigli e le norme che le potranno occorrere riguardo al proprio svolgimento, ai programmi d'insegnamento, ai metodi didattici, alla formazione delle collezioni scientifiche dei laboratorii ed agli esperimenti che vi si debbono eseguire.

Concorso. — Nel R Istituto di Belle Arti di Bologna è vacante il posto di professore di geometria, prospettiva ed architettura, retribuito coll'annuo stipendio di L. 4000. Chi desiderasse concorrervi deve presentare al Ministero dell'istruzione pubblica, non più tardi del giorno 31 ottobre corrente, la sua domanda, corredata di titoli sufficienti a dimostrare la capacità del richiedente a quell'insegnamento.

Il vincitore del concorso sarà eletto per un biennio, scorso il quale potrà essere confermato stabilmente

Esposizione carbonifera della Vestfalia — Leggesi nel *Journal des Débats* dell'11 corrente:

Ad Amburgo fu testè aperta una grande Esposizione di carboni fossili della Vestfalia, che ha per iscopo precipuo di attirare l'attenzione dei Tedeschi sulle immense ricchezze in carbon fossile che possiede la Germania del Nord.

Alla cerimonia inaugurale, cui presiedeva un senatore di Amburgo, furono pronunziati alcuni discorsi per dimostrare la bontà dei carboni minerali della Vestfalia, che eguagliano in qualità i carboni inglesi, e che talvolta li superano come potenza calorifera.

Cinquantatrè miniere di carbon fossile inviarono i campioni dei loro prodotti a quella Esposizione. Il campione più grosso e più pesante proviene dalla miniera Guglielmina Vittoria, di Gelsenkirchen, e pesa più di 35 quintali.

Sulle pareti della sala dell'Esposizione sono appesi dei quadri grafici, nei quali sono indicati la quantità ed il valore effettivo della produzione di ogni miniera, nonchè il numero degli operaj che vi sono impiegati.

Una gran carta indica quali e quante sono le miniere carbonifere esercite negli alti distretti di Dortmuud, al nord della Ruhr, non meno che le linee ferroviarie che vi fan capo.

Quella carta, che è fatta sopra una scala grandissima, contiene pure il tracciato del progettato canale dell'Ems, che deve riunire il Reno al mare del Nord; e vi si trova pure il profilo trasversale dello strato carbonifero vestfaliano, fino ad una profondità di 2500 metri e sopra una lunghezza di 20 chilometri.

La ricchezza totale delle miniere di carbon fossile della Vestfalia è calcolata di due bilioni di quintali o di cento miliardi di tonnellate: quantità enorme, che basterebbe per 700 anni al consumo dell'Inghilterra, e per altri 5000 anni ai bisogni della Germania.

Un ponte sul Bosforo a Costantinopoli. — Secondo la *Railroad Gazette*, il capitano Giacomo Eads, il celebre ingegnere del ponte di San Luigi, propone adesso, a quanto si dice, di intraprendere un lavoro più grande, un ponte cioè che congiunga l'Europa all'Asia attraversando il Bosforo a Costantinopoli. Il ponte sarebbe lungo m. 1828, alto dal livello del mare m. 36,57, e largo m. 30,48, contenendo lo spazio per una via carrozzabile e una strada ferrata. Si comporrebbe di 15 aperture, con altrettati archi appoggiati a piloni di granito; l'arcata di mezzo sarebbe larga m. 286 60, ed i piloni che la sosterrebbero grossi m. 15,24 e gettati in un punto, ove l'acqua è profonda più di m. 30,48 e v'ha una forte corrente. I due archi vicini a quello di mezzo sarebbero larghi m. 121,92. e gli altri andrebbero gradualmente diminuendo verso le due rive: quelli che toccano la spiaggia avrebbero un'apertura di metri 60,96. La spesa preventiva del ponte è di 25 milioni di dollari (125,000,000 di franchi), ed il tempo domandato per la costruzione è di 6 anni.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Tariffa speciale pei trasporti di derrate alimentari in servizio internazionale (via Peri)

La Tariffa speciale del 1° aprile 1876, annunciata al pubblico coll'avviso del 25 marzo precedente, pei trasporti di derrate alimentari a vagone completo in servizio italo-germanico grande velocità, rimane soppressa col 31 corrente mese.

A cominciare dal susseguente giorno 1° novembre, entrerà in vigore la Tariffa speciale di pari data, concernente gli stessi trasporti di derrate alimentari in servizio internazionale, via Peri, a vagone completo ed a grande velocità (a piccola velocità, ma in servizio accelerato per il percorso delle ferrovie belghe dello Stato), i quali, partendo dall'Italia, sieno destinati alla Svizzera, Germania, Boemia, al Belgio, all'Olanda ed a Londra.

I prezzi e le condizioni della Tariffa speciale del 1° novembre 1877, la quale è pel commercio più vantaggiosa di quella del 1° aprile 1876, potranno essere rilevati presso le Stazioni indicate, tanto di queste ferrovie, quanto delle ferrovie Meridionali e Romane.

Milano, 17 ottobre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Avviso

Si rammenta al pubblico che, a partire dal 20 ottobre al 31 gennaio d'ogni anno, è proibita l'importazione in Francia dei Salmoni e delle Trote, e dal 15 aprile al 15 giugno successivo, quella degli altri pesci d'acqua dolce, comprese le Anguille, le Lamprede ed i Gamberi.

Tale proibizione però non ha effetto per i pesci provenienti da stagni o serbatcj privati, che possono in ogni stagione entrare in Francia, purchè sieno le spedizioni accompagnate da un certificato emanato dalle Autorità del luogo, che ne giustifichi l'origine.

Milano, 24 ottobre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano ha dato segni di avere gran voglia di trarsi dalle secche, in cui è tenuto dalle incertezze che dominano a riguardo delle Convenzioni ferroviarie, e trovò acquisitori serii, che da 667 lo spinsero fino a 680; ma gli acquisitori stessi vanno molto a rilento, e l'importanza delle operazioni non fu molta.

Ma poichè è nella coscienza del paese che la necessità di risolvere una tale quistione finirà per imporsi ai tentennamenti del Governo, e che in qualche modo verrà risolta, i valori che vi sono interessati resistono abbastanza bene, e ad ogni voce favorevole si rinfrancano.

Ciò spiega come le Azioni della Società delle Meridionali si tenessero ferme nella settimana scorsa, a principio sul 347, poi salissero fino a 350. Le Obbligazioni relative pure sostenute a 232.25; i Boni stazionarii a 569.

Le Sarde, serie A, s'aggirarono sul 228.50; quelle della serie B, sul 232 — Nominali sempre le Pontebbane a 365.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde a 155 e 160, e poi a 161. Le Obbligazioni relative a 223 o 228 — Le Vittorio Emanuele a 221 e 225 — Le Azioni delle Ferrovie Romane a 76 e 78, e le Obbligazioni a 241 e 250.

CONVOCAZIONI

Banca Siciliana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 11 novembre p. v. in Messina, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione e dei censori, per la presentazione dei conti, per la elezione di un nuovo Consiglio d'amministrazione e di tre revisori, e per deliberare sulla proposta dello scioglimento della Banca, e sulla nomina della Commissione liquidatrice.

Avvisi d'Asta

Sino al mezzodì del 27 corrente, presso la Direzione del Genio in Torino, si accettano le offerte di ribasso, non minore del ventesimo, per l'appalto dei lavori di adattamento del fabbricato del Rubatto a caserma di fanteria in Torino, sul dato di L. 52,000, col ribasso del 5.20 0[0 ottenuto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 28 detto mese, presso la Direzione del Genio militare di Genova, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al ventesimo, per l'appalto dei lavori di costruzione di un tetto di tegole nella fonderia dello Stabilimento di artiglieria del Lagaccio in Genova, sul dato di L. 50,000 col ribasso dell'1 0[0 ottenuto nell'incanto precedente. Le condizioni d'asta sono le stesse già pubblicate per l'incanto primitivo.

— Il 29 detto mese, presso la Presidenza del Consorzio della strada obbligatoria Frascati-Colonna in Frascati, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che da Frascati va alla provinciale Casilina, della lunghezza di m. 8456.90, per la presunta somma di L. 26,174.85. Deposito interinale L. 580 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1500 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che dal confine del Comune di S. Agata giunge all'abitato di Militello, della lunghezza di m. 4138.79, per la complessiva somma di L. 58,005. Deposito interinale L. 580 in valuta legale; cauzione definitiva L. 5000 idem o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il Municipio di Percile (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dal Ponte Murato, presso Licenza, conduce all'abitato di Percile, della lunghezza di m. 5561.29, per la presunta somma di lire 55,168.01. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate per l'incanto primitivo.

— Il 31 detto mese, presso la Congregazione consorziale idraulica Pontina in Roma, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo dell'arginatura del canale Linea, da Bocca di Fiume a Mesa, sul dato di L. 17,588.78, così ridotte in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito eguale al decimo del prezzo di delibera in contanti o fedi di credito.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso del tronco d'argine dell'alto Siccomario a sinistra di Po, dalla strada provinciale Pavia-Casteggio sino alla rampa del Colombarone, della lunghezza di m. 4058.50, in diminuzione della somma di L. 91,500.91, così ridotto in seguito al ribasso offerto nell'incanto precedente. Lavori da eseguire in 120 giorni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 12,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 1° novembre p. v., presso il Municipio di Roccagiovine (prov. di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Roccagiovine conduce alla consortile Licentina, della lunghezza di m. 2499.79, per la presunta somma di L. 19,083.94. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate per l'incanto primitivo.

— Il 3 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Lecce, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione quinquennale della strada provinciale Taranto al Paretone, per l'annuo canone di L. 13,500. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000 in denaro o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla nazionale presso l'abitato di Pizzo, va a raggiungere il confine del Comune di Maierato, della lunghezza di m. 5859.92, per il presunto importo di L. 43,419.16. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 6000 idem o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 42ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3455	3358 3346	135 »	» »
Viaggiatori	982,572.39	1,080,039.60	»	97,467.21
Merci a grande velocità . .	279,839.55	270,844.75	8,994.80	»
Merci a piccola velocità . .	988,260.00	990,791.40	»	2,531.40
Totale dei prodotti ferroviari	2,250,671.94	2,341,675.75	»	91,003.81
Navigazione sui laghi . . .	25,030.80	21,340.80	3,690.00	»
Totale della settimana . . .	2,275,702.74	2,363,016.55	»	87,313.81

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 21 *ottobre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	32,028,431.94	31,847,374.84	181,057.10	»
Merci a grande velocità . .	8,887,515.30	8,336,140.45	551,374.85	»
Merci a piccola velocità . .	34,916,234.68	33,585,986.25	1,330,248.83	»
Totale dei prodotti ferroviari	75,832,181.92	73,769,501.54	2,062,680.38	»
Navigazione sui laghi . . .	790,386.01	656,719.50	133,666.51	»
Totali	76,622,567.93	74,426,221.04	2,196,346.89	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 42ª settimana	644.34	697.34	— 53.00	— 7.60
Prodotti totali	21948.53	22047.07	— 98.54	— 0.45

Strade Ferrate Meridionali

39ª Settimana. — *Dal* 24 *al* 30 *settembre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	448,016.89	309.83
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	577,871.83	399.63
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 129,854.94	— 89.80
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	16,467,424.05	11388.26
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	15,319,688.66	10594.53
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,147,735.39	+ 793.73
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	156,953.01	138.90
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	134,882.39	128.83
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 83.—	+ 22,070.62	+ 10.07
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,095.06	5,309,743.78	4,848.82
Introiti corrisp. nel 1876 .	981.91	4,362,795.08	4,425.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+113.15	+ 946,948.70	+423.67

Strade Ferrate Romane

32ª Settimana — *Dal* 6 *al* 12 *agosto* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	499,397.58	15,820.14
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	498,175.23	13,781.03 (a)
Differenza (in più . . .	—	1,222.35	39.11
Differenza (in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 12 agosto 1877.	1,646	17,194,619.21	17,021.87
Periodo corr. 1876	1,646	15,647,797.75	15,463.98
Aumento	—	1,546,821.46	1,557.89
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

FERROVIE VENETE

Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 luglio 1877.

QUALITÀ DEI PRODOTTI	LINEA VICENZA-SCHIO		LINEA TREVISO-CASTELF.CO	
	Quantità	Importo	Quantità	Importo
Viaggiatori . . .	7481	9,562.97	1796	3,081.19
Bagagli e cani . .	185	179.21	106	79.30
Merci a G. velocità	730	648.82	»	»
Merci a P. velocità	484	5,028.00	»	»
Introiti diversi . .	»	710.32	»	»
Totale L.	8880	16,129.32	1902	3,160.94

ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 31 Ottobre 1877 N.° 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE STRADE FERRATE ITALIANE

a tutto il 1876

(Continuazione e fine — V. N. 43)

Analizzando ora i prodotti generali precedentemente indicati, troviamo che il movimento dei *Viaggiatori* ascese in totale nel 1876 a 28,076,067, suddiviso in 4 classi (1ª, 2ª, 3ª e prezzi ridotti, colle proporzioni di 4, 17, 49, e 30 p. 0[0), e compresi pure i militari ed altri viaggiatori per conto dello Stato (1,537,227); mentre nel 1875 ascese in totale a 27,951,146, suddiviso nelle stesse classi (e colle proporzioni medesime), compresi i militari, ecc. (1,562,206).

Il prodotto totale dei viaggiatori in L. 68,123,234 comprende L. 64,646,330 per le suddette 4 classi (colle proporzioni rispettive di 17, 30, 37, 16 p. 0[0), nonchè lire 3,476,904 pei militari, ecc.; mentre nel 1875, il prodotto totale di L. 68,280,327 comprendeva L. 64,669,666 per le dette 4 classi (colle proporzioni di 20, 35, 45, omessa la classe 4ª, che nel 1875 comprendeva i soli viaggiatori di quella classe, mentre nel 1876 comprendeva anche quelli a prezzi ridotti), nonchè L. 3,610,661 pei militari, ecc.

Il percorso totale dei viaggiatori fu nel 1876 di chil. 1,326,577,858, suddiviso nelle suddette classi (colle proporzioni di 10, 25, 47, 18 p. 0[0), e compresi chilometri 200,256,445 pei militari, ecc.; mentre nel 1875 fu di chil. 1,286,907,831, suddiviso nelle classi medesime (colle proporzioni di 12, 30, 56 e 2 p. 0[0, non calcolata la differenza col 1876 pei prezzi ridotti), e compresi chilometri 209,303,705 pei militari, ecc.

Risulta quindi che il prodotto medio di un viaggiatore fu di L. 11.04 per la 1ª classe, 4.26 per la 2ª, 1.87 per la 3ª, 1.23 per la 4ª, e 2.26 pei militari ecc.; mentre nel 1875 fu rispettivamente per le prime tre classi di lire 13.—, 4 98, 2.16 (omessa la 4ª classe per la suddetta ragione dei prezzi ridotti), e di 2.31 pei militari, ecc. Ed il prodotto medio di un viaggiatore per chilometro fu complessivamente di L. 0.05739 per le 4 classi, e di lire 0.01736 pei militari ecc.; mentre nel 1875 fu di L. 0.06001 per le 4 classi, e di L. 0.01725 pei militari, ecc. —

Riguardo al movimento e prodotto delle *Merci* a piccola velocità, rileviamo che il peso totale ascese nel 1876 a tonnellate 7,150,522, suddiviso in 8 classi, compresa l'ultima *speciale* (colle proporzioni di 2, 1, 3, 4, 16, 5, 6 e 62 p. 0[0), e compresi pure i trasporti per conto dello Stato (tonn. 115,862); mentre nel 1875 il peso totale ascendeva a tonn. 6,804,509, suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni rispettive di 2, 1, 3, 4, 16, 6, 7 e 60 p. 0[0), e compresi pure i trasporti dello Stato (tonnellate 102,985).

Il prodotto totale delle suddette merci ascese a lire 62,454,117 (che risulta minore di quello indicato nei prodotti generali, per essere in questi compreso anche il prodotto del trasporto di bestiame a piccola velocità), suddiviso nelle accennate 8 classi (colle proporzioni di 5, 3, 6, 13, 4, 2 e 61 p. 0[0), e compresi i trasporti per conto dello Stato (L. 957,931); mentre nel 1875 ascese a lire 57,350,091 (colla differenza indicata pel 1876), suddiviso nelle stesse classi (colle proporzioni di 5, 3, 5, 6, 14, 4, 3 e 59 p. 0[0), e compresi pure i trosporti per lo Stato (L. 772,837).

Il percorso totale delle suddette merci fu nel 1876 di tonnellate-chilometri 916,054,695, mentre nel 1875 non

fu che di 820,747,139, e quindi con un aumento di 95,307,556. Risulta quindi che il prodotto medio di una tonnellata per chil. fu di L. 0.06817 nel 1876, mentre era di L. 0.06987 nel 1875.

Secondo la specificazione per natura delle merci a piccola velocità, rilevasi che nel 1876 furono trasportati quintali 71,505,220 (di cui 14,703,132 in cereali e farine, ed 11,357,061 in carbon fossile); mentre nel 1875 non furono trasportati che 68,045,090 quintali (di cui 14,154,027 in cereali e farine, e 9,921,535 in carbon fossile). —

Il movimento particolare del bestiame a grande e piccola velocità ascese in totale nel 1876 ad 1,893,996 capi (di cui 529,241 di bestiame grosso, ed 1,364,755 di bestiame piccolo); mentre nel 1875 ascese ad 1,528,584 capi (416,080 di bestiame grosso, ed 1,112,504 di bestiame piccolo). —

Il numero dei convogli effettuati nel 1876 ascese in totale a 413,686 (di cui 389,069 diretti, omnibus, misti e di merci, e 24,617 di ghiaia e materiali); mentre nel 1875 non fu che di 379,165 (di cui 358,199 dei primi, e 20,966 dei secondi). Nel 1876 si ebbero quindi in totale 31,436,813 convogli-chilometro (30,472,751 pei primi, e 964,962 pei secondi), colla percorrenza media per un convoglio di chil. 75 (78 pei primi, 39 pei secondi); mentre nel 1875 si ebbero 29,515,112 convogli-chil. (28,686,221 pei primi, 828,891 pei secondi), colla percorrenza media per un convoglio di chil. 78 (81 pei primi, 39 pei secondi).

E volendosi notare la composizione media generale dei suddetti convogli, si ebbero nel 1876: locomotive 1.25, vetture 4.69, vagoni 10.86; mentre nel 1875 erano: locomotive 1.24, vetture 4.87, vagoni 6.83.

Il numero poi totale delle macchine e dei veicoli in servizio nel 1876 fu di: locomotive 1,305, vetture 4,264, vagoni 22,569 (nel 1875, rispettivamente: 1,291; 4,192; 22,151); colla percorrenza totale di chil. 39,475,859 per le prime, 142,936,873 per le seconde, e 341,406,062 pei terzi (nel 1875, rispettivamente: 36,556,043; 139,776,574; 204,273,115); e colla percorrenza media di chil. 30,249 per le prime, 33,522 per le seconde, 15,127 pei terzi (nel 1875, rispettivamente: 28,316; 33,343; 13,736).

Il consumo di carbone ed olio per le locomotive ascese a chilogrammi 411,282,839 del primo, ed 1,038,173 del secondo; mentre nel 1875 fu di chilog. 384,909,550 del primo, e 935,108 del secondo. E ragguagliato colla percorrenza, fu per locomotiva-chilometro di chilog. 10.42 del primo e 0.026 del secondo; e per convoglio-chilometro, 13.49 del primo e 0.034 del secondo; mentre nel 1875 fu per locom.-chil. rispettivamente di 10.53 e 0.026, e per convoglio-chil. rispettivamente di 13.42 e 0.033. —

In quanto agli accidenti occorsi, risulta che nel 1876 gli effetti principali di essi furono: 513 fuorviamenti e 201 urti (nel 1875 furono 527 dei primi e 297 dei secondi); con 170 morti e 530 feriti (nel 1875, dei primi 176, dei secondi 169). Dei morti, 21 furono per causa di accidenti ferroviarii (20 agenti, 1 viaggiatore), 119 per propria imprudenza (64 agenti, 55 estranei), e 30 suicidii (tutti estranei); mentre nel 1875 furono 43 per la prima causa (26 agenti, 3 viaggiatori, 14 estranei), 95 per la seconda causa (46 agenti, 7 viaggiatori, 42 estranei), e 38 per la terza causa (4 agenti e 34 estranei). Dei feriti, 314 per la prima causa (288 agenti, 24 viaggiatori, 2 estranei), 211 per la seconda causa (147 agenti, 14 viaggiatori, 50 estranei), e per tentati suicidii 5 (tutti estranei); mentre nel 1875 furono 149 per la prima causa (80 agenti, 51 viaggiatori, 18 estranei), 413 per la seconda causa (agenti 356, viaggiatori 5, estranei 52), e 7 per la terza causa (tutti estranei).

Risulta quindi che nel 1876 il numero dei viaggiatori morti e feriti (esclusi i suicidi) fu per ogni chilometro di strada di 0,000130 morti, 0,00494 feriti; e per ogni milione di viaggiatori trasportati fu di 0,035 morti e 1,353 feriti; mentre nel 1875, per ogni chilometro di strada si ebbero rispettivamente 0,001350 e 0,007561, e per ogni milione di viaggiatori rispettivamente 0,358 e 2,003. —

Dopo queste dimostrazioni statistiche, che noi abbiamo riassunto dai molti prospetti allegati alla Relazione dell'on. Valsecchi, vi troviamo alcuni cenni sugli orarii, sulle tariffe e sui servizii cumulativi in corso durante il 1876.

In quanto agli orarii, si nota che non venne attuato nel 1876 alcun nuovo orario generale; però, oltre agli orarii locali, che d'ordinario si adottano su alcune linee per favorire, durante la stagione estiva, il concorso ai bagni od alle villeggiature e per soddisfare speciali bisogni agricoli e commerciali, si attuarono alcune parziali modificazioni per migliorare i servizii da Roma a Firenze e Napoli, e da Torino, Milano e Genova a Roma, le quali furono già a suo tempo pubblicate.

I servizii pei trasporti interni ed internazionali continuarono, in massima, ad essere retti dagli stessi regolamenti-tariffe, ch'erano in vigore nel 1875; nei quali però furono introdotte alcune modificazioni, p. es. pel trasporto dello zolfo e dei marmi sulle ferrovie dell'Alta Italia, nonchè per l'uso dei piroscafi nelle corse speciali sul Lago Maggiore. Sulle Ferrovie Romane vennero pure adottate alcune variazioni di tariffe pel trasporto del bestiame, dei marmi, delle vetture appartenenti ai viaggiatori, ecc. E così del pari sulle Meridionali, per le quali furono autorizzati i biglietti di abbonamento mensile pei viaggiatori ed i biglietti speciali di andata e ritorno tra la Sicilia ed il continente.

In quanto alle tariffe pei servizii cumulativi, esse non ebbero alcun cambiamento; soltanto vennero stabilite, d'accordo tra le suddette Amministrazioni ferroviarie, alcune riduzioni e norme speciali per le Esposizioni ed i Congressi, e pegli elettori politici.

Altre modificazioni vennero introdotte nei servizii cumulativi italo-francese, italo-franco-svizzero, italo-germanico, italo-badese-svizzero ed italo-austriaco; ma tutte queste modificazioni furono già a suo tempo annunciate. Però, in quanto ai servizii italo-franco-svizzero ed italo-austriaco, alla fine del 1876 non erano ancora definitivamente attuate le modificazioni stabilite.

Il trasporto della Valigia delle Indie attraverso l'Italia continuò anche nello scorso anno ad essere fatto secondo le norme e modalità già indicate nella Relazione pel 1875. Da un prospetto comparativo dei trasporti eseguiti negli anni 1875 e 1876 ricaviamo le cifre seguenti:

	DA BOLOGNA A BRINDISI		DA BRINDISI A BOLOGNA	
	1876	1875	1876	1875
Viaggi	53	52	52	52
Viaggiatori	596	681	882	1050
Bagagli e colli	1033	1110	1483	1617
Valigie postali: Inglesi	10,156	9,408	4,185	4,080
Valigie postali: Francesi	887	727	448	402
Valigie postali: Olandesi	345	396	116	127
Totali	11,388	10,531	4,749	4,609

La Relazione ci presenta infine alcuni ragguagli statistici circa la polizia e giurisprudenza ferroviaria; e dopo aver constatato con piacere che il numero delle contravvenzioni fu nel 1876 minore di quello del 1875, e così quello delle relative sentenze di condanna, ci presenta un prospetto, da cui risulta che le contravvenzioni, dipendenti da cause diverse, sommarono a 676 (suddivise in 405 per le linee dell'Alta Italia, 70 per le Meridionali, e 201 per le Romane), mentre nel 1875 ascesero ad 831 (rispettivamente per le stesse linee: 394, 149, 288). Le sentenze di condanna furono 485 (rispettivamente: 289, 50, 146), mentre nel 1875 furono 612 (rispettivamente: 282, 110, 220); e le sentenze di assoluzione furono 191 (rispettivamente: 116, 20, 55), mentre nel 1875 furono 219 (rispettivamente: 112, 39, 68).

Aggiunti poi alcuni schiarimenti circa le suddette contravvenzioni e sentenze, e riferiti alcuni dei principali giudicati, che riguardano non solo la responsabilità penale degli agenti ferroviarii, ma altresì la responsabilità civile dei medesimi e delle rispettive Amministrazioni verso i terzi, la Relazione si chiude con alcuni cenni intorno ai Commissariati per il sindacato e la sorveglianza governativa sull'esercizio delle ferrovie.

Durante l'anno 1876, pel personale di tali Commissariati continuò ad essere in vigore la pianta organica approvata col R. Decreto dell'11 gennaio 1874. Però, stante l'aumento di oltre 1000 chil. di ferrovie dal 1874 in poi, si è provveduto alla scarsezza dell'organico, applicando temporariamente ai Commissariati ingegneri ed assistenti già addetti alla sorveglianza delle costruzioni.

Le somme preventivate nel bilancio pel 1876, tra fisse e variabili, ascendevano a . . . . . L. 403,500.—
Le spese effettivamente liquidate risultarono invece di . . . . » 379,342.55

Si ebbe quindi un risparmio di L. 24,157.45 dipendente da vacanze di posti e da spese rimaste insoddisfatte al 31 dicembre 1876. —

Con ciò diamo fine alla nostra rassegna sulla importante Relazione statistica dell'on. Valsecchi, non senza congratularci con lui di aver dato all'Italia un lavoro assai diligente e coscienzioso, che può paragonarsi coi migliori consimili pubblicati all'estero, e che attesta lo zelo veramente commendevole dell'Amministrazione da cui ora dipendono le nostre strade ferrate.

Facciamo poi voti che queste ottengano in breve maggiore sviluppo, corrispondente ai bisogni ed agl'interessi nazionali, e che le successive Relazioni ci presentino sempre più importanti e consolanti risultati.

PRODOTTI FERROVIARII MENSILI

(Agosto 1877)

Dalla Direzione speciale delle Strade ferrate presso il Ministero dei lavori pubblici abbiamo ricevuto il solito prospetto mensile dei prodotti riferibili al mese di agosto 1877, confrontati con quelli dell'agosto 1876, ed in relazione a quelli dei mesi precedenti (*).

Da tale prospetto risulta che il prodotto lordo generale nel detto mese ammontò a L. 13,641,775 (dedotta la navigazione sui laghi), mentre nell'agosto 1876 era di L. 13,472,937; per cui tra i due anni, alla stessa epoca, avvi un aumento di L. 168,838, mentre nel luglio si aveva invece una diminuzione di L. 403,507, col prodotto totale di L. 12,530,909.

Devesi pure notare che la lunghezza totale delle linee in esercizio, che nell'agosto 1876 era di chil. 7764, nell'agosto 1877 ascendeva invece a chil. 8103, essendosi nel mese stesso aggiunti altri chil. 59 agli 8044 del mese precedente, pei tre nuovi tronchi Legnago-Dossobuono (chil. 44), Grassano-Calciano (chil. 3), e Castelfranco-Cittadella (chil. 12).

L'indicato prodotto generale è poi composto come segue:

Viaggiatori	L.	6,345,816
Bagagli	»	234,474
Merci a grande velocità	»	1,244,374
Id. a piccola velocità	»	5,775,099
Prodotti diversi	»	42,012
Totale	L.	13,641,775
A cui aggiungendo il prodotto dei mesi precedenti dal 1° gennaio in	»	85,643,635

Si ha il prodotto generale al 31 agosto 1877 in L. 99,285,410 che presenta un aumento di L. 4,233,106 in confronto dell'eguale periodo del 1876, aumento che nel luglio ascendeva invece a L. 3,823,584.

Ripartendo il suddetto prodotto generale del mese di agosto 1877 fra le diverse linee in esercizio, colle rispettive differenze in confronto del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Agosto	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	7,962,555	214,765	»
» esercite dalla Soc. Sud-Austriaca »	1,246,686	»	4,173
» Romane . . »	2,294,800	3,072	»
» Meridionali . »	1,959,688	»	78,460
» Sarde . . . »	90,986	14,867	»
Ferrovia Torino-Lanzo »	49,860	»	4,692
» Torino-Rivoli »	15,375	1,634	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	15,062	15,062	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano »	6,763	6,763	»
Totale L.	13,641,775	256,163	87,325

L'aumento indicato è tanto più notevole, in quantochè nel precedente mese ascendeva a sole L. 24,823, con la rilevante diminuzione di L. 428,330. Tale aumento riguarda particolarmente le ferrovie dello Stato, che nel luglio pre-

(*) Vedi *Monitore* N. 40 a. c.

sentavano invece una diminuzione di L. 110,131; le Romane, che presentavano pure una diminuzione di L. 241,478; e le Sarde, ch'erano parimenti in diminuzione per L. 2,631. Era invece in aumento di L. 6,293 la Torino-Lanzo, che quì figura in diminuzione; e per le altre linee, c'è poca differenza negli aumenti. In quanto alla diminuzione, quella per le ferrovie esercìte dalla Società Austriaca ascendeva, nel mese precedente, a L. 37,074; ed invece quella per le Meridionali era di sole L. 37,016. Per la ferrovia Torino-Lanzo si aveva, come si è detto, un aumento di L. 6,293.

Ripartendo poi il prodotto generale dal 1° gennaio a tutto agosto 1877, colle rispettive differenze in confronto dell'eguale periodo del 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 agosto	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . L.	55,873,877	1,164,354	»
» esercìte dalla Soc. Sud-Austriaca »	8,943,960	48,834	»
» Romane . . »	18,632,313	1,561,493	»
» Meridionali . »	14,647,724	1,294,284	»
» Sarde . . . »	663,677	»	24,840
Ferrovia Torino-Lanzo »	288,490	34,717	»
» Torino-Rivoli »	91,936	10,831	»
» Vicenza-Thiene-Schio . . . »	133,869	133,869	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano »	9,564	9,564	»
Totale L.	99,285,410	4,257,946	24,840

L'aumento complessivo, che a tutto luglio 1877 ascendeva a L. 3,875,486, abbraccia, come si vede, tutte le linee, fuorchè le Sarde, che però nel mese precedente presentavano una diminuzione di L. 39,707. Il detto aumento riguarda soprattutto le ferrovie dello Stato, che nel mese precedente presentavano un aumento di sole L. 884,488; le ferrovie esercìte dalla Società Austriaca, che presentavano invece una diminuzione di L. 12,195; e le Romane, che avevano un aumento di sole L. 1,449,198. Però le Meridionali presentavano un aumento di L. 1,372,744, e la ferrovia Torino-Lanzo un aumento di L. 39,409. Per le altre linee, l'aumento è pure notevole, poichè nel mese precedente la Torino-Rivoli era in aumento di sole L. 9,197, la Vicenza-Thiene-Schio di L. 117,649, e le Vicenza-Treviso e Padova-Bassano di L. 2,801.

Volendosi ora confrontare il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio nel mese di agosto 1877 con quello dell'agosto 1876, abbiamo le cifre seguenti:

	Agosto	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . L.	2,161	»	103
» esercìte dalla Società Sud-Austriaca . . »	1,333	»	19
» Romane . . . . »	1,393	2	»
» Meridionali . . »	1,351	»	54
» Sarde . . . . »	457	75	»
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	1,558	»	146
» Torino-Rivoli . . »	1,281	136	»
» Vicenza-Thiene-Schio »	502	»	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano. . . »	198	»	»
Media totale L.	1,700	»	52

mentre la media totale nel luglio era di L. 1,577, con una diminuzione di L. 107.

E pel periodo dal 1° gennaio a tutto agosto, confrontato con quello del 1876, il prodotto chilometrico delle diverse linee in esercizio presenta le cifre seguenti:

	Dal 1.o gennaio al 31 agosto	Aum.	Dimin.
Ferrovie dello Stato . . . L.	15,494	»	573
» esercìte dalla Società Sud-Austriaca. . . »	9,565	»	51
» Romane . . . . »	11,312	948	»
» Meridionali . . . »	10,101	892	»
» Sarde . . . . . »	3,335	»	124
Ferrovia Torino-Lanzo . . »	9,015	»	2,018
» Torino-Rivoli . . »	7,661	903	»
» Vicenza-Thiene-Schio »	4,462	»	»
» Vicenza-Treviso e Padova-Bassano . . . »	1,594	»	»
Media totale L.	12,540	133	»

mentre la media totale chilometrica a tutto luglio era di L. 10,807, con un aumento di L. 155.

LA FERROVIA MILITARE PRUSSIANA

Abbiamo altre volte parlato della ferrovia militare prussiana da Berlino a Zossen, di recente costrutta allo scopo speciale di addestrare l'esercito al servizio delle strade ferrate. Crediamo quindi non riescirà discaro ai nostri lettori il seguente articolo dell'*Italia Militare* del 25 corrente, che riassume quello più diffuso apparso nel fascicolo di ottobre del *Journal des sciences militaires*:

Alla misura ormai adottata da tutti gli eserciti europei di formare frazioni di truppa, alle quali, sotto il nome di ferrovieri, fosse assegnato il còmpito di costruire, distruggere e riparare, secondo i casi, strade ferrate in guerra, fu dato non ha guari in Prussia un più ampio sviluppo colla istituzione di un personale militare per l'esercizio delle ferrovie; e per l'addestramento di questo personale venne colà costruita una ferrovia apposita, la quale dipende completamente dal Ministero della guerra e dalle Autorità militari preposte al suo esercizio.

Se, invero, è stato giudicato necessario negli eserciti che vi sia chi sappia, ad un dato momento, far saltare in aria un tratto di ferrovia, i suoi ponti, i suoi tunnels, di ristabilirli nel più breve spazio possibile, di costruire anche, ove occorra, linee nuove, ragion vuole che si abbia pure un personale militare, che sia capace di adempiere al servizio richiesto dal movimento sulle ferrovie, senza aver bisogno di ricorrere per questo fine alle Compagnie ferroviarie ordinarie; ed è appunto con questo intendimento che il Ministro della guerra prussiano si propose di preparare meccanici, fuochisti, cantonieri, capi-treno, conduttori dei treni, capi-stazione, ecc., ecc., puramente militari e dipendenti unicamente dal suo dicastero.

La concessione della linea ferroviaria militare innanzi citata fu sottoscritta dal re di Prussia il 26 febbraio 1874, ed il decreto del Ministro del commercio, che ne approva i tracciati e ne autorizza la costruzione, porta la data del 14 settembre successivo. L'accettazione poi della linea per parte dell'Ufficio di controllo delle strade ferrate ebbe luogo il 16 luglio 1875.

Questa ferrovia militare ha la lunghezza di chilometri 45.6, e parte da Berlino per far capo al campo per gli esperimenti di tiro dell'artiglieria (Schiessplatz), passando per Zossen. Il tronco da Berlino a Zossen, lungo chilo-

metri 30.5, è riservato unicamente per uso militare, mentre quello fra Zossen e Schiessplatz è aperto anche al servizio pubblico dei passeggieri e delle merci. Il primo tronco ha le sue rotaie poste sulla medesima strada ferrata che da Berlino va a Dresda, e precisamente a sinistra di questa.

Le spese di costruzione di questa ferrovia ascesero a fr. 3,440,000, ciò che equivale a 76,000 franchi per chilometro. In queste spese sono comprese anche quelle fatte per l'acquisto del materiale ruotabile e per la costruzione a Berlino di un'officiua per la riparazione delle locomotive e dei vagoni.

La sede dell'Amministrazione centrale della ferrovia militare è stabilita a Berlino. Gli statuti d'organizzazione del personale e dell'esercizio della linea sono stati fissati per Decreto Reale in data del 21 agosto 1875.

Alla testa dell'Amministrazione della ferrovia sta un Direttore, che è il colonnello del reggimento dei ferrovieri. Tre ufficiali, di cui uno di Stato-maggiore e due tenenti dello stesso reggimento ferrovieri, sono aggiunti al Direttore, e sono membri del Comitato di direzione. L'ufficiale di Stato-maggiore è il capo della divisione dell'esercizio della linea. I due tenenti esercitano le funzioni di capi di ufficio, di ispettori del telegrafo e di capi delle macchine. Alla testa del servizio di economato, a cui spettano gli acquisti delle materie che si consumano nell'esercizio della linea, come olio, grasso, rotaie, ruote di ricambio, ecc., e la distribuzioue di queste materie agli agenti dei diversi rami di servizio, è posto un ufficiale. L'amministrazione della Cassa della ferrovia è confidata ad un mastro-pagatore, che veglia altresì al servizio della manutenzione e del trasporto delle mercanzie.

Questi sei ufficiali formano la parte stabile del personale della ferrovia militare, mentre il resto del personale necessario per l'esercizio della linea è preso tra gli ufficiali e i soldati del reggimento ferrovieri. Si pongono a disposizione del Capo della divisione dell'esercizio gli ufficiali, sottufficiali e soldati di una o più compagnie di questo reggimento. Il capo della compagnia incaricata del servizio dell'esercizio assume il titolo di Ispettore dell'esercizio, durante tutto il tempo che la sua compagnia resta sulla linea per imparare ed eseguire il servizio dell'esercizio di essa; uno degli ufficiali della compagnia è aggiunto al capitano ispettore dell'esercizio in qualità di aiuto.

Otto sottufficiali sono incaricati, col titolo di capi-cantonieri della ferrovia, della sorveglianza e del mantenimento della linea. La lunghezza del cantone assegnato ad ogni cantoniere è di 6 chilometri in media; in ogni cantone vi sono, sotto gli ordini del capo-cantoniere, 5 uomini di sorveglianza, i quali sulla sezione Zossen-Schiessplatz sono pionieri del reggimento ferrovieri. Tra Berlino e Zossen la strada ferrata militare correndo parallelamente alle linee di Berlino e Dresda, e facendo un sol corpo di via con esse, gli uomini di sorveglianza sono presi fra gli agenti della Compagnia della strada ferrata da Berlino a Dresda. Tutti i lavori di manutenzione della ferrovia sono eseguiti dai soldati del reggimento ferrovieri; e quando la durata del lavoro giornaliero sorpassa le ore 8, viene accordata una indennità di franchi 0,375 ad ogni sottufficiale, e di franchi 0,31 ad ogni soldato.

Il personale delle Stazioni si compone di 4 capi-Stazione, di 4 agenti di Stazione, che sono sottufficiali, e di 10 altri uomini, che sono forniti dai pionieri del reggimento ferrovieri.

Il servizio telegrafico è diretto da uno dei tenenti assegnati alla divisione dell'esercizio in qualità di capo-ufficio. A questi si aggiunge un sottufficiale, il quale esercita la sorveglianza del telegrafo. Sei pionieri sono occupati nelle Stazioni come telegrafisti, ed il servizio telegrafico dura dalle 7 del mattino sino alle 7 della sera.

I treni sono avviati dai capi-Stazione. Ventisette sottufficiali sono impiegati in qualità di capi-treno o couduttori; i serrafreni e gli uomini che ungono le ruote, in numero di 60, sono presi fra i pionieri. Sette sono i meccanici (sottufficiali) e 13 i fuochisti (pionieri), i quali tutti sono sotto gli ordini dei capi-macchina. I capi-treno, conduttori e serrafreni dipendono dal capitano della compagnia, incaricato dell'esercizio della linea, e ricevono un soprassoldo in proporzione alle distanze da essi percorse col loro treno.

La velocità dei treni, non comprese le fermate, è di 33 chilometri all'ora. Tutti i treni trasportano viaggiatori e merci, però sul tronco soltanto da Zossen a Schiessplatz. Ve ne hanno 4, che circolano regolarmente ogni giorno.

Scopo principale della ferrovia militare essendo quello di servire agl'interessi dell'esercito, è permesso soltanto in via accessoria il trasporto su di essa di viaggiatori, e ciò unicamente sul tronco predetto.

Gli introiti di questa ferrovia dall'epoca della sua apertura sino alla fine del 1876, provenienti da passeggieri e merci, ammontarono a 44,700 franchi, mentre le spese d'esercizio ascesero a 66,200 franchi. Ci volle quindi una sovvenzione dallo Stato, non solo per far fronte alla spesa in più d'esercizio, ma ancora per provvedere all'ingrandimento e miglioramento delle Stazioni, dei fabbricati, della linea e del materiale ruotabile. Con questa sovvenzione, il bilancio della guerra fu gravato di 48,700 franchi; ma la mira del Ministro non era di ottenere brillanti risultati economici, sibbene quella di provvedere, come abbiamo detto, l'esercito prussiano d'un personale atto al servizio del movimento sulle ferrovie.

Nostre Corrispondenze

Roma, 30 ottobre

Correrò oggi le quiete acque tiberine, lasciando dietro il tempestoso mare delle Convenzioni ferroviarie, contro alle cui onde « perigliose », ripreso il timone della sua nave, l'on. Zanardelli combatte da mane a sera con lena affannata, senza lasciar prevedere con sicurezza quando e se uscirà « fuori del pelago alla riva ». —

Tosto che venne felicemente risolta quella che si chiamò per lunghi anni la *questione romana*, ne sorse una seconda, importante quanto la prima per la Capitale e l'intera nazione, così nell'ordine economico, come nell'ordine morale e politico. Accenno, è facile indovinarlo, alla sistemazione del Tevere; nè parrà esagerato il valore che io vi annetto a chi voglia considerare come, mediante il compimento delle disegnate grandiose opere, si sarà trasformata la Roma medioevale dei papi nella Roma dell'a-

vanzata nostra civiltà. È un debito sacro, e un vitale interesse per l'Italia, il sottrarre questa città alla infezione della malaria ed alla rovina delle frequenti inondazioni; allora soltanto cesserà di essere una frase rettorica, per divenire una una umana verità, l'*hic manebimus optime*, scolpito, per suggerimento dell'on. Sella, sul frontispizio del nuovo Ministero delle finanze.

Passiamo dunque in minuta rassegna, colla scorta dei più precisi ragguagli, i lavori in corso d'esecuzione: la qual cura non si è dato mai ancora nessun diario, nè politico, nè tecnico.

A) Il ritaglio della sponda sinistra del Tevere alla Regola, cioè nel tratto compreso fra il primo angolo rientrante del fabbricato dei Cento Preti e la Mola della Bella Giuditta, della lunghezza di m. 409.60, fu appaltato all'Impresa Campos Enrico, cessionario di Luigi Bonora, al prezzo di L. 262,526.

Oltre al ritaglio della sponda ed all'allargamento dell'alveo, è compresa in questo appalto la costruzione del muraglione di sponda, nonchè di una parte sovrastante alla medesima per un'altezza di m. 2.20.

Il trasporto delle materie di rifiuto, che devono scaricarsi, ad una distanza non breve, sulle sponde del fiume a valle del ponte della ferrovia, richiede un tempo enorme, avendo dovuto l'Impresa, dopo i falliti esperimenti di parecchi altri più solleciti mezzi, piegarsi ad eseguire i trasporti parte con carretti, e parte con barche rimorchiate da un piccolo battello a vapore. Ma i continui dossi e scanni ed ostacoli di ruderi, non permettendo che poca immersione ai natanti, rendono anche assai scarso questo sussidio della via dell'acqua, e non si possono caricare i barconi di oltre a 15 o 20 metri di materia, laddove sarebbero capaci di 50.

B) L'escavazione e la rimozione di ostacoli in alcuni tratti dell'alveo del Tevere nel tronco percorrente la città di Roma, furono appaltate alla medesima Impresa Cempos per il prezzo di L. 933,154.

Si tratta di sgombrare l'alveo del Tevere dai ruderi, masse murali, sassaie, palafitte ed altri ostacoli, che impediscono il libero deflusso delle acque, e cioè:

1) Sgombro dei ruderi di fronte al pubblico Mattatoio, per la lunghezza di m. 154;

2) Idem di fronte alla fabbrica demaniale di Ripetta, m. 110.50;

3) Idem all'antico Ponte Trionfale, m. 119;

4) Idem sotto le luci del Ponte Sisto, superiormente ed inferiormente, m. 34;

5) Idem di fronte e inferiormente all'antica fabbrica detta la Regola, m. 73.30;

6) Idem nel ramo destro dell'isola Tiberina, superiormente al Ponte Cestio, m. 142.60;

7) Idem di fronte alla fabbrica del sapone nel ramo suddetto dell'isola, m. 28.40;

8) Idem sotto il ponte di ferro di Ponte Rotto, e sotto gli archi del Ponte Antico, e inferiormente a questo, m. 59.65;

9) Idem di fronte al magazzino dei marmi del signor Martiaori, m. 25.20;

10) Idem di fronte e superiormente all'antica fabbrica detta i Bagni di Donna Olimpia, m. 11.90;

11) Idem di fronte al magazzino dei sali, m. 51.50;

12) Idem inferiormente agli avanzi dell'antica fabbrica i Bagni di Donna Olimpia, m. 11.90;

13) Idem nella località dell'antico Ponte Sublicio, m. 56.15;

14) Demolizione di una rampa di ponte alla Regola;

15) Idem alla rampa del molino nel ramo destro dell'isola;

16) Idem del *Torrino* rovesciato nella punta superiore dell'isola;

17) Idem della prima rampa nel ramo destro dell'isola;

18) Idem della seconda rampa nel detto ramo;

19) Idem dell'arcata aderente alla seconda rampa suddetta;

20) Idem del pennello e spalla della ruota nella Molla di Giobbe nel ramo sinistro dell'isola;

21) Idem della rampa sinistra del ramo suddetto, superiormente al Ponte Fabricio;

22) Idem del pennello e rampe della Mola Lefevre a sinistra di Ponte Rotto;

23) Idem del *Torrino* isolato nel ramo destro dell'isola;

24) Idem della rampa a sinistra nel ramo destro dell'isola, superiormente a Ponte Cestio;

25) Idem della rampa dell'ammazzatoio dei cavalli.

Coi lavori testè descritti, l'alveo del Tevere verrà sistemato nelle suddette località, in modo che il fondo risulti sopra un piano passante per la quota 1.54 all'idrometro di Ripetta, a si prolunghi inferiormente e superiormente colla cadente di 28 centimetri per chilometro.

Il seguito alla settimana prossima. —

Intrattenendovi stavolta esclusivamente dei lavori del Tevere, ho imitato, senza saperlo, ciò che fece il Consiglio superiore dei lavori pubblici nella sua ultima seduta generale. Di fatti vennero esaminate e discusse due sole questioni, che riguardano appunto il gran padre antico.

Il sig. Duca di Ripalda, proprietario della Farnesina, introdusse appello contro la perizia giudiziaria, che apprezzò il poco terreno, del quale lo si espropriò, nella ingente somma di L. 750 mila; e il Consiglio fu chiamato ad esaminare la nuova citazione, caso mai avesse contenuto ragioni atte a modificare il proprio voto precedente, emesso in favore della regolarità della perizia giudiziaria. Ed il secondo voto fu una conferma pura e semplice del primo, reputandosi che nella risposta redatta dall'egregio ing. Zucchelli, direttore dei lavori, trovansi ampiamente sviluppate le argomentazioni da opporsi, tanto alle eccezioni legali, quanto alle eccessive pretese del sig. Duca di Ripalda.

L'altro parere del Consiglio riguarda la vertenza insorta tra l'Ufficio del Genio civile di Roma e la Società del ponte a Ripetta, circa la profondità da darsi alle pile tubulari del ponte metallico in corso di costruzione sul Tevere nella località anzidetta. E l'avviso espresso è: che non possa stimarsi sufficiente per la stabilità dell'opera l'affondamento di soli m. 10 della colonna a valle nella pila di sinistra, e debba spingersi non meno di m. 12.50.

B.

Informazioni Particolari del *MONITORE*

Per parte di una Commissione, composta dell'Ing. in capo della Manutenzione e Lavori e dei capi-servizio della 1ª Divisione (Traffico, Manutenzione e Trazione) delle Ferrovie dell'Alta Italia, ebbe luogo mercoledì scorso, 24, una visita ai varii locali provvisorii componenti l'attuale Stazione di Ventimiglia, allo scopo di constatarne la condizione veramente deplorevole e di provvedere con urgenza alla costruzione definitiva di un fabbricato, che soddisfi al decoro ed alle esigenze del servizio di una Stazione internazionale.

In seguito alla riconosciuta necessità di tale lavoro, sappiamo che la Commissione farà le sue osservazioni e proposte al Ministero, il quale non potrà a meno di accoglierle favorevolmente e di dare quindi le più sollecite disposizioni in proposito; considerate specialmente l'importanza del servizio e l'assoluta necessità di offrire una più conveniente Stazione ai numerosi viaggiatori che vengono dalla vicina Francia, i quali, facendo il confronto colle Stazioni comode ed eleganti di quel paese, non possono che provare le più sgradevoli impressioni a carico dell'Italia e delle sue strade ferrate.

Sull'andamento dei lavori della ferrovia Treviglio-Rovato, siamo informati che il 25 corr, la vôlta del ponte sull'Oglio venne chiusa.

In quanto all'armamento, dalla parte di Treviglio sono già armati a tutt'oggi circa 8 chilometri; dalla parte di Rovato è già cominciata la posa regolare, e furono date tutte le disposizioni perchè il lavoro proceda colla maggior possibile alacrità.

Sappiamo che il Ministero della guerra ha disposto affinchè nei mesi di novembre e dicembre p, v. abbia luogo un corso pratico di Stazione pei capitani addetti ai Comandi superiori di distretto e pegli aiutanti-maggiori dei reggimenti di fanteria.

Lo stesso Ministero ha disposto che in tutti i presidii di una certa importanza, che si trovano presso una Stazione ferroviaria, vengano eseguite, in determinate epoche dell'anno, esercitazioni di carico e scarico, allo scopo di addestrare i Corpi militari a compiere tale operazione con ordine e speditezza.

A complemento delle notizie da noi date circa il movimento del personale dei Commissariati per le ferrovie, sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici ha destinato a reggere il Sotto-Commissariato di Torino l'ing. cav. Vincenzo Crosa, sotto-commissario tecnico per le Ferrovie dell'Alta Italia, in surrogazione dell'ing. cav. Fossati, trasferito in Ancona.

Ci scrivono da Roma che tutti i lavori e forniture per la costruzione della condotta d'acqua in Massa Carrara, con relativa diramazione per la Stazione ferroviaria, vennero definitivamente aggiudicati in questi giorni all'ing. Augusto Galopin-Süe di Roma.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie nella provincia di Cuneo — Il Consiglio provinciale di Cuneo, nella seduta straordinaria del 28 corrente, votò un ordine del giorno del consigliere Basteris, nel quale si chiede al Governo: 1° di applicare al tronco ferroviario Mondovì-Bastia la tariffa differenziale pel tratto Carrù-Bastia. 2°. Di fare nelle imminenti Convenzioni ferroviarie il miglior trattamento possibile all'esercizio della ferrovia Mondovì-Cuneo, e, se questa non si eseguisse, alla ferrovia Cuneo-Carrù, e così pure alla ferrovia Cuneo-Busca-Saluzzo-Airasca.

Dopo ciò, il Consiglio votò un concorso di 400 mila lire per la ferrovia Cuneo-Busca-Saluzzo-Airasca.

Ferrovia Bistagno-Asti-Chivasso. — Da una circolare del Comitato Astese per questa ferrovia togliamo, per debito di cronisti, i seguenti cenni:

Fin dal 1874, nella città d'Asti si è costituito un Comitato coll'intendimento di promuovere l'esecuzione di una linea di ferrovia, che, staccandosi a Bistagno dalla linea in esercizio fra Savona ed Acqui, per Asti e Chivasso vada a rannodarsi alla ferrovia, che corre pure fra Chivasso ed Ivrea.........

Ma, dacchè il progetto di una ferrovia tra Ivrea ed Aosta s'acquistò giustamente sì vive simpatie, e s'avvia in modo da cessare d'essere un desiderio per diventare una realtà, l'altro progetto di una strada ferrata tra Bistagno, Chivasso ed Ivrea per Asti, acquista evidentemente una maggiore importanza, e si presenta di per sè stesso di attuazione assai meno difficile.

Questo tronco, riannodato al tronco che scorre tra Savona e Bistagno, allacciato a quello fra Ivrea ad Aosta, deve formare una grande linea, di una lunghezza complessiva di chilometri 250 e più, la quale è destinata a congiungere Savona ed il suo porto con Aosta e la catena delle sue Alpi.........

Il Comitato Astese ha provato quindi il bisogno di comunicare le proprie idee agli egregi membri che compongono il Comitato promotore della ferrovia tra Ivrea ed Aosta, onde l'opera e gli sforzi comuni mirino, concordi, ad affrettare il trionfo di una comune impresa. E i due Comitati, associando l'azione loro e sussidiandosi di consigli e di propositi, riesciranno meglio a dimostrare al Governo l'opportunità di questa ferrovia, ad assicurarle d'altra parte, per quanto il bisogno possa richiedere, il concorso dei molti Comuni, in mezzo ai quali la nuova strada è chiamata a spargere migliori germi di prosperità e di vita, ed a superare gli ostacoli, che incontra necessariamente il compimento di un'opera costosa e grave, quale è questa.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — L'assemblea generale degli azionisti di questa Società, tenutasi in Vigevano il 18 ottobre andante, deliberava la distribuzione di un secondo dividendo alle proprie Azioni pel semestre scadente in settembre p. p., in ragione di L. 11.25 per cadauna Azione.

L'apertura dei relativi pagamenti venne fissata al 29 pur corr. ottobre, presso la Cassa sociale in Vigevano, e presso

la Banca Musso e Guillot in Torino, contro consegna del relativo vaglia N. 46.

L'assemblea stessa procedette pure alla rinnovazione del Consiglio di direzione, che riuscì composto dei signori:

Bretti cav. avv. Pier Luigi — Negrone cav. Gio. Batt. — Zanetti cav. rag. Felice — Oldani Carlo — Silva Giorgio — Tosi causid. Giuseppe — Mollo Giovanni — Gusberti Massimiliano.

Per l'Ufficio di presidenza vennero poi riconfermati i signori: Bretti cav. avv. Luigi *presidente.* — Negrone cav. Gio. Battista *vice-presidente.*

Ferrovie Venete — Il 28 corr. (dice la *Gazz. di Venezia*) adunavasi qui la Commissione ferroviaria provinciale, ed il suo presidente cav. Collotta, fra altre cose, le partecipava di avere, in unione alla Commissione ferroviaria di Rovigo, stabilito il piano di azione comune per affrettare il conseguimento della concessione delle due ferrovie Chioggia-Adria e Mestre-Portogruaro, e di avere, il 27, scritto ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze, sollecitando le pratiche occorrenti per devenire col Governo alla firma delle relative Convenzioni.

— Il *Giornale di Vicenza* dice che, in seguito alle premure delle Camere di commercio di Vicenza ed Udine, il 13 novembre p. v. avrà luogo in Verona una riunione di rappresentanti il commercio e le città più direttamente interessate della Lombardia e del Veneto, per chiedere al Governo che nelle prossime leggi ferroviarie sia assicurata una buona sistemazione delle ferrovie nei loro reciproci rapporti.

Tramway di Milano. — Lunedì scorso ebbe luogo l'annunciato esperimento della locomotiva Krauss (venuta a far concorrenza a quella Brown). Alle 12 e 10 minuti, la locomotiva-*tramway*, sistema Krauss e C., veniva attaccata alle vetture all'angolo di via Cusani; e il convoglio, su cui presero posto alcune Autorità, il Direttore della Società anonima degli omnibus ed alcuni rappresentanti della stampa, muoveva da quella località per Saronno.

La locomotiva ha la forma di una carrozza comune. La caldaia tubulare, a 12 atmosfere, collocata orizzontalmente, ha il focolare tutto di rame. La superficie riscaldante risulta di metri quadrati 12 3[4; il peso totale della macchina è di 5800 chilog., cioè 450 chilog. per metro quadrato di superficie riscaldante, ciò che finora non fu raggiunto da nessun sistema di locomotiva di così piccola mole.

I recipienti per l'acqua d'alimentazione della caldaia trovansi immediatamente sotto di questa, formanti un telaio robustissimo, che per mezzo di molle appoggiasi sugli assali in tre punti a forma di triangolo; dimodochè questa locomotiva passa colla massima sicurezza, non soltanto sulle curve fino a 15 metri di raggio, ma anche sui binarii difettosi e malamente livellati.

L'esperimento è riuscito egregiamente; anzi un inconveniente verificatosi nel ritorno, appena fuori di Saronno, provò luminosamente l'eccellenza del sistema, che esclude ogni idea di pericolo. Alla gravissima curva che trovasi in quella località, essendo il convoglio spinto alla velocità di 30 chilometri all'ora, parecchie delle vetture deragliarono così bruscamente, da metter tutti in grave pensiero e da spaventare non poco le molte signore, che facevano parte della comitiva.

Ebbene, nel momento in cui tutti temevano il peggio, la locomotiva fu istantaneamente fermata, e venne ripigliata subito regolarmente la corsa.

— La *Lombardia* poi aggiunge:

Gli esperimenti, che si vanno facendo colle locomotive Brown e Krauss sulla linea di *tramways* Milano-Saronno, dimostrano il grande vantaggio — scevro d'ogni pericolo — che esse macchine presentano in confronto dei cavalli. Sappiamo che la Società Belga ha determinato definitivamente di adottare ambedue le macchine in servizio della propria linea; al quale uopo sta promuovendo le pratiche per averne la facoltà dalle Autorità, che certo, all'esempio di altre città di questo mondo, non vi frapporranno, speriamo, ostacoli. Milano avrà così, prima fra tutte in Italia, l'onore dell'esercizio di queste macchine.

La macchina Brown, a quanto ci riferiscono, servirà per l'ordinario servizio; la Krauss, come di più forza, per le merci e nei casi di grande affluenza di viaggiatori.

Gli esperimenti suddetti hanno altresì deciso i concessionarii delle altre linee di *tramways* a costruirle con binario atto al servizio delle dette macchine. Così sarà della linea Milano-Gorgonzola-Vaprio, e dell'altra Milano-Magenta-Cassano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna, 25 ottobre, al *Journal de Genève*:

Come avete annunziato, la circolare che il Consiglio federale ha ultimamente indirizzata ai Governi cantonali relativamente ai negoziati intercantonali della Conferenza del Gottardo, nota che in seno alla Commissione si manifestò il parere che la Confederazione debba venire in aiuto ai Cantoni, caricandosi d'una parte del nuovo sussidio. Sebbene la Commissione pretenda che si possa considerare come fuor di dubbio che l'art. 23 della Costiiuzione federale sia tale da eliminare ogni scrupolo di competenza a questo riguardo, e che una partecipazione della Confederazione potrebbe giustificarsi coll'alta importanza del successo dell'Impresa del Gottardo per la prosperità di tutto il paese, tutti però non sono di questo avviso. Senza disconoscere il carattere d'utilità delle ferrovie, queste imprese sono considerate ora nella Svizzera come imprese private, nelle quali, meno rare eccezioni, i promotori e gli interessati non hanno in vista il pubblico interesse, ma i loro propri interessi. Per questo, l'impresa del Gottardo difficilmente può essere assimilata alle opere pubbliche, di cui parla l'art. 26 della Costituzione federale, e che la Confederazione può ordinare a sue spese od incoraggiare con sussidii.

La circostanza che il Gottardo è una via internazionale, sussidiata da Stati esteri e da Cantoni, non cangia affatto la sua posizione, che è la stessa di quella di tutte le Compagnie, che servono ad interessi generali e locali. Venendo in aiuto al Gottardo, che ha il vantaggio d'essere sussidiato dalla Germania, dall'Italia, da 24 Cantoni e da due delle principali Società svizzere, la Confederazione contrarrebbe l'obbligo morale di sussidiare altre imprese e di venire in aiuto a Società imbarazzate. D'altronde, se le Camere decidessero di entrare in questo sistema, si può esser certi che il popolo svizzero vi si opporrebbe.

La maggioranza della Commissione ebbe dunque ragione di dire che bisognava, per quanto era possibile, astenersi dal far entrare nel calcolo una sovvenzione federale, ed essere assai preferibile che la quistione sia di nuovo risoluta, come nel 1870, con un energico sforzo del gruppo del Gottardo.

La Commissione deve riunirsi di nuovo verso la metà di novembre; ma a quell'epoca non si potrà conoscere che l'opinione dei Governi sul progetto di riparto della sovvenzione, che darà probabilmente luogo a trattative, senza parlare delle discussioni dei Grandi Consigli e del *referendum*. Frattanto l'*Allgemeine Zeitung* annuncia, secondo una corrispondenza di Berlino, che la Cancelleria tedesca informò il Consiglio federale che il Governo tedesco, il quale, a tenore del trattato di Lucerna, dovrebbe versare una nuova sovvenzione di 12 milioni, accettava il trattato stesso, ma prima d'impegnarsi definitivamente verso la Svizzera, doveva sottoporre, com'è naturale, l'affare al Parlamento.

Dal suo canto, il *Vaterland* non trova nulla di esagerato nella sovvenzione di fr. 500,000 posta a carico di Lucerna; ma a condizione, che la città di Lucerna diventi la sede definitiva della Direzione e dell'Amministrazione della Società, vantaggio ch'essa ha finora diviso con Zurigo. Quanto ai Cantoni di Zurigo e di Svitto, essi hanno deciso di pagare la loro quota parte della sovvenzione primitiva.

— Un telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 29, reca:

Ieri la Landsgemeinde del Cantone d'Uri risolvette di continuare il pagamento della sovvenzione per la ferrovia del Gottardo, ma dichiarò al tempo stesso che un milione di sussidio è il massimo che può accordare.

— L'avanzamento del traforo della Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 19.90 dal lato di Göschenen, e di m 22.30 dal lato di Airolo; quindi in totale m. 42.20, cioè m. 6 in media giornaliera. Roccia durissima a Göschenen.

Ferrovie svizzere. — Leggiamo nella *Gazzetta Ticinese* del 25, che il Consorzio della ferrovia Nord-Est svizzera ha ricevuto un numero sufficiente di adesioni per coprire intieramente i 13 milioni applicabili alla compera delle Obbligazioni.

Ferrovia del Sempione. — La stessa *Gazzetta* dice che il Consiglio federale ha raccomandato all'Assemblea federale, a favore dell'Impresa della Ferrovia del Sempione, una proroga di termine per il compimento e l'apertura della linea Leuk-Visp fino al 1° agosto 1878, a condizione però che per quell'epoca sia compita ed aperta all'esercizio anche la linea Visp-Briga.

Ferrovie francesi. — Leggiamo nel *Journal des trav. pubb.*, del 21:

Dobbiamo segnalare un fatto, che può essere della più alta importanza per lo sviluppo e l'avvenire delle ferrovie in Francia. I grandi Stabilimenti finanziarii di Parigi — Comptoir d'escompte, Crédit industriel, Crédit Lyonnais, Société générale, Société des dépôts, Banque de Paris, Société financière — si sono messi d'accordo per costituire una Compagnia, che s'incaricherà di studiare, ed al bisogno costruire ed esercire le linee locali, reclamate ancora dalle popolazioni.

La nuova Compagnia, intitolata *Société des chemins de fer économiques*, deve crearsi un capitale di 250,000 fr., diviso in 250 azioni da fr. 1000. Una prima riunione costitutiva era annunciata pel 24 corrente. Gli amministratori delegati sono tre, di cui due già nominati: signori Joubert e De Bussières. Il Comitato tecnico si compone dei signori Lewel, Chabrier ed Ellisen.

Questi nomi dicono abbastanza l'eccellente direzione che sarà data agli studii, i limiti nei quali si terranno le nuove ferrovie, e le felici conseguenze ch'esse possono avere per le antiche linee. Egli è per servire realmente il paese, per colmare le lacune nel complesso delle nostre vie di comunicazione, e non per creare doppii impieghi, non meno costosi che pericolosi, che la detta Società si costituisce.

Epperò essa è fin d'ora sicura di ottenere gl'incoraggiamenti, e l'appoggio morale e finanziario delle grandi Compagnie. Per una linea speciale, essa ottenne già la garanzia della Compagnia del Mezzodì. — Sotto altra forma, è questa la realizzazione del piano da noi ideato per la esecuzione economica, sicura e leale delle nostre ferrovie secondarie.

Tramways di Parigi. — Il *Journal des Débats* scrive che il problema della trazione meccanica sui *tramways* è stato risoluto, e che ne fanno fede i risultati comparativi, secondo i prospetti compilati dalla Compagnia dei *tramways*-Sud.

Sulla linea, che dalla Bastiglia conduce all'Arco di Trionfo, vi sono due sezioni.

La prima, che va dalla Bastiglia alla Stazione di Montparnasse, è esercita dalla macchina a vapore.

La seconda, che dalla Stazione di Montparnasse conduce all'Arco di Trionfo, è esercita dai cavalli.

Prendiamo ad esaminare i risultati, che quei tratti davano dal 1° gennaio al 1° luglio 1877, epoca durante la quale i due tronchi furono eserciti contemporaneamente.

L'introito medio giornaliero fu lo stesso, cioè circa 1545 franchi.

Questo introito fu ottenuto sulla linea dell'Arco con una media quotidiana di 13 vetture 30[100, e sulla linea della Bastiglia con una media giornaliera di 10 vetture 80[100, che fruttò un introito quotidiano di 116 franchi e 32 centesimi sulla prima linea, e di 143 franchi e 10 centesimi sulla seconda.

Il costo della trazione animale, sulle basi del 1° semestre 1877, fu per la linea dell'Arco di 53 franchi al giorno, equivalente al 45 1[2 per cento dell'introito; mentre che la trazione a vapore sulla stessa linea avrebbe costato soltanto 40 franchi e 30 centesimi, pari al 35 per cento dell'introito.

La differenza in favore della trazione a vapore fu di 12 franchi e 30 centesimi al giorno per ogni vettura impiegata.

Se la Compagnia dei *tramways* applicasse a tutte le sue linee la trazione a vapore, essa realizzerebbe, sopra 150 vetture, un utile di 1800 franchi al giorno e di 650,000 franchi all'anno; la quale somma produrrebbe circa l'interesse dell'8 per cento sopra un capitale di 8 milioni.

Attualmente molti sono i sistemi di trazione a vapore che si fanno concorrenza, fra i quali primeggiano quelli detti il Moncrieff, la locomotiva senza focolare, la macchina ad aria comprrssa, e la macchina Merryweather.

Fu quest'ultima macchina che venne adottata dai *tramways*-Sud di Parigi, e questa è il solo tipo che abbia funzionato finora nelle condizioni normali di un servizio regolare.

Stante i grandi vantaggi che presenta questa macchina a vapore, i risultati già ottenuti, e la trasformazione dell'esercizio dei *tramways* che ne dev'essere inevitabilmente la conseguenza, si comprende che un ordinamento più completo del servizio è diventato necessario; e non vi ha ragione di sorprendersi che si costituisca una Società, allo scopo di fornire alle Compegnie dei *tramways* il loro materiale circolante, e d'introdurre nel loro servizio l'unità di tipo indispensabile.

Una Società costituita con tale scopo non dovrebbe soltanto provvedere ai bisogni delle Compagnie parigine, ma dovrebbe pure fornire la forza motrice alle Società dei *tramways* di Lione, Marsiglia, Bordeaux, Rouen, Lilla ed altre città, in cui i *tramways* funzionano regolarmente.

Disgrazie ferroviarie in Francia. — Il *Journel de Génève* reca i particolari della disgrazia accennata dal telegrafo, occorsa, alcuni giorni sono, al treno celere della Parigi-Lione-Mediterraneo, sviato tra Saint-Rambert-en Bugey e Ambérieu. Non è rimasto ferito nessun viaggiatore; solo un impiegato delle Poste francesi e un guardafreni sono rimasti contusi, il primo gravemente, il secondo leggermente. Il vagone postale s'è sfasciato, e tutte le lettere sono andate alla rinfusa. In fretta e in furia sono state rimesse in altri sacchi Le altre vetture sono state più o meno danneggiate. — La causa della disgrazia è attribuita alle pioggie, che avevano grandemente ammorbidito il terreno. La macchina, dopo aver percorso un 150 metri fuori delle ruotaie, è andata a cadere in un fosso.

— Un altro sviamento ebbe luogo, il 26 corrente, sulla linea del Medoc, tra le Stazioni di Saint-Laurent e di Moulis, a 37 chilometri da Bordeaux Poco prima dello sviamento, il macchinista aveva rallentato la corsa; la locomotiva fece più di 50 metri fuori delle rotaie, ciò che permise al macchinista, che non aveva perduto la sua presenza di spirito, di lasciar sortire il suo vapore. Il capo-conduttore ed un frenatore furono gravemente contusionati. La locomotiva si rovesciò dal sotto in su, cadendo al piede della scarpa, alta circa metri 3 1[2: il macchinista ed il fuochista si sono miracolosamente salvati. Quanto ai viaggiatori, nessun danno, all'infuori della paura, perchè le tre prime vetture erano fortunatamente vuote.

Ferrovie tedesche. — Scrivono da Monaco, 21, alla *Perseveranza*:

Il Comando dello Stato-maggiore militare ha ordinato alla Direzione generale delle nostre ferrovie di apprestargli il disegno della situazione d'ogni Stazione nei suoi minuti dettagli, e di consegnarglielo nel più breve tempo possibile. Questa misura è assai lodevole, perchè così, in caso d'un movimento di truppe, lo Stato-maggiore può fare un

calcolo esattissimo di quanti treni e quanti uomini sia capace ogni Stazione. Un ordine eguale l'hanno ricevuto tutte le Ferrovie dell'Impero.

Ferrovie di Sassonia — Una pubblicazione ufficiale constata, che al 31 dicembre 1876 le strade ferrate dello Stato della Sassonia Reale avevano uno sviluppo di 1675.25 chilometri: ciò che, in confronto della data corrispondente del 1875, costituisce un aumento di 609.97 chilometri, ossia 57.26 p. c. Alla stessa epoca, le spese d'impianto delle strade ferrate, le loro opere di finimento ecc. avevano assorbito una somma totale di 506,375,415 marchi.

Ferrovie Russo-Rumane — La strada ferrata da Bender a Galatz è stata aperta all'esercizio il 27 settembre, cioè con un ritardo di soli 12 giorni sulla data primitivamente fissata. Si sa che questa linea, di una lunghezza di 260 verste (277 1[2 chilometri), doveva essere costruita in 3 mesi.

Quantunque i fabbricati delle Stazioni non sieno costrutti, si può però dire che l'imprenditore della linea, signor Poliakoff, ha fatto un vero colpo da maestro.

Ferrovie in Bulgaria. — Il *Times* ha da Sistova che i contratti per la costruzione d'una rete di strade ferrate in Bulgaria sono conchiusi. I lavori cominceranno il 27 novembre. La linea principale andrà da Sistova a Gornistuden, con ramificazione su Plevna e Tirnova.

Pei due tronchi di ferrovia Sistova-Tirnova (60 verste) e Plevna Biela (85 verste), la spesa complessiva è calcolata ad oltre 40 milioni di lire. Le difficoltà della costruzione sono molte, e per i numerosi corsi d'acqua e per la mancanza quasi assoluta in Bulgaria di pietre, di ghiaia e di legname, il cui trasporto durante l'inverno sarà grave e costoso. Alla direzione dei lavori è preposto il generale Krenke.

Ferrovie d'America. — Da un dispaccio di Filadelfia, 20, rileviamo che i Direttori della ferrovie del New York Central Eriè, Pensilvania, Baltimora ed Ohio tennero in questi giorni una conferenza a New York, in cui fu stabilito che le tariffe di tutto il traffico colle contrade occidentali saranno aumentate, a partire dalla ventura settimana, del 25 0[0, e che quelle del traffico orientale dovranno subire un aumento di 5 cent. ogni 100 libbre, a datare dal 16 corrente.

— Il *Journal Officiel*, del 25 corrente, annunzia che fu aperta al pubblico esercizio la nuova ferrovia che da Cincinnati conduce alla riviera del Kentucky. È su quella linea che trovasi il magnifico ponte, che gl'ingegneri, che visitarono l'America durante l'Esposizione di Filadelfia, videro in costruzione. L'altezza di quel ponte è di 85 metri, e le due travate estreme misurano 91 metri. I pilastri di quel ponte gigantesco sono di ferro, hanno una base larga 8 e lunga 35 metri, e sorgono sopra fondamenta in muratura, lunghe 40 metri e larghe 8 metri e 50 centimetri.

Notizie Diverse

I lavori del Tevere — La *Gazzetta Ufficiale*, del 22 corrente, ha pubblicato il seguente R. Decreto del 6 mese stesso:

Art. 1 Il debito speciale da crearsi per la prima serie dei lavori del Tevere, in esecuzione dell'art. 1 della legge 30 giugno 1876, n. 3201, sarà rappresentato da tante Obbligazioni, del capitale nominale di lire 500 ciascuna, quante occorrano per procurare allo Stato il capitale effettivo di 10 milioni di lire.

Il collocamento delle Obbligazioni avrà luogo in relazione al riparto della spesa per i lavori del Tevere, stabilito coll'art. 2 della legge suddetta.

Art. 2. Le Obbligazioni saranno emesse con decorrenza di godimento dal 1° luglio 1877, e frutteranno l'interesse del 5 per cento all'anno, pagabile il 1° gennaio ed il 1° luglio d'ogni anno, a semestri scaduti, presso la Cassa del Debito pubblico o presso le Tesorerie provinciali del Regno.

Le Obbligazioni saranno divise in 50 serie, e rimborsabili in 50 anni, mediante estrazioni annuali di una serie, a cominciare dall'anno 1879.

Art. 3. Le Obbligazioni, di cui agli articoli precedenti, saranno in carta filigranata, come le cartelle del Consolidato 5 per cento, e saranno impresse coi seguenti colori, cioè:

Nel prospetto: il fondo delle cedole e delle liste di separazione con colore *verde*, e le leggende col *bruno cupo d'Italia.*

Nel verso: le liste di separazione col colore *turchino chiaro*, e le leggende e le vignette col *bruno cupo d'Italia.*

Un modello di dette Obbligazioni, visto dal Ministro delle finanze, sarà depositato, insieme al presente decreto, negli Archivii generali del Regno.

Case operaie in Roma. — Leggesi nell'*Opinione:*

Il 18 ottobre corr. il senatore Alessandro Rossi ha stipulato il contratto di cessione di metri 25,050 di area nella seconda e terza zona dell'Esquilino, all'effetto di costruirvi case economiche per operaj ed altri.

Una delle condizioni più rilevanti del contratto è nell'art 6, in cui è detto che, ove gli utili della sua impresa di costruzione presenteranno l'utile netto del 7 per cento impiegato sul capitale del sig. Rossi, il medesimo pagherà al Comune l'indennizzo di L. 3 per ogni metro quadrato di terreno concesso, e L. 5 qualora l'utile netto sui fitti raggiunga il 9 per cento.

Ci viene assicurato che quanto prima si metterà mano a questa nuova fabbricazione.

Palazzo di cristallo a Milano — Da una Società di capitalisti inglesi fu inoltrata domanda alla Giunta municipale di Milano per la costruzione di un grande palazzo in ferro e cristallo nell'Arena, con annessi e dipendenze, che si prolungherebbero ai due lati della medesima.

Questo palazzo di cristallo dovrebbe servire ad una Esposizione internazionale da aprirsi nell'aprile 1879 — alla quale naturalmente si spera abbiano a concorrere molti degli espositori alla grande Mostra universale di Parigi, che in quell'epoca appunto verrà chiusa.

— A questo proposito, il *Sole* dice:

Il Comitato di Londra avrebbe confidato l'ufficio di direttore generale della progettata Esposizione al signor Augusto Cagli, il quale disimpegnò già simile mansione nella recente Esposizione internazionale a Capo-Town, nell'Africa meridionale, ed al quale altre importanti imprese furono affidate e da lui condotte a felice riuscita.

Ci consta che il Comitato suddetto ed il signor Augusto Cagli, a fine di compiere la loro missione senza ricorrere al Governo italiano per aiuto finanziario, intenderebbero di fare appello al pubblico per una piccola parte dell'importo necessario per la costruzione dell'edificio, e per le spese necessarie alla Esposizione progettata.

La spesa totale per questa impresa si calcolerebbero a 750 mila lire, delle quali 500 mila sarebbero già raccolte a Londra, e non mancherebbero quindi che sole 250 mila.

Dogana di Catania — Leggesi nella *Nazione*, del 27:

Sappiamo che la Relazione del Consiglio dei lavori pubblici, in merito al progetto per costruire gli edificii ad uso della Dogana di Catania, è stata con tutti gli allegati sottoposta all'esame dell'Ufficio tecnico di revisione per la verifica dei relativi computi.

La spesa totale sarebbe ora di lire 360,000, ridotta cioè di lire 20,000 da quella antecedentemente presunta. Però, se dal consigliato allacciamento dei binarii della ferrovia tra la Stazione e la Dogana e dal conseguente rialzo del pavimento di queste sino all'altezza del vagone non si avrà un grande aumento nella spesa, in confronto al pro-

getto che non lo contempla, sembra in quella vece che si debba fare un nuovo computo per la differenza che esiste fra le antiche e le nuove proposte sull'impianto della banchina.

Museo industriale italiano — Il *Diritto*, del 26, scrive:

Sappiamo che l'onorevole Ministro d'agricoltura, industria e commercio non procederà alla nomina del Direttore del Museo industriale di Torino, se non dopo che siasi costituita la Giunta direttiva di quel nuovo (?) istituto, alla quale l'onorevole Maiorana intende lasciare la cura di indicargli quella persona che essa creda meglio atta a sì importante ufficio.

Il pesatore automatico — Leggesi nella *Nazione*, del 24:

Continuano tuttavia le esperienze sul pesatore *Von Ernst*, che la Commissione, presieduta dall'onor. Ferrara, non aveva trovato ancora perfetto, consigliandovi alcune importanti modificazioni. L'onor. Depretis, accompagnato dal suo segretario generale, si è recato lunedì, dopo il Consiglio dei ministri, ad assistere a queste esperienze alla Direzione generale delle imposte dirette presso il Ministero delle finanze.

Biglietti della Banca Nazionale — La *Gazzetta Ufficiale*, del 27 corrente, ha pubblicato un Decreto del Ministro delle finanze, del 19 mese stesso, con cui la Banca Nazionale nel Regno è autorizzata ad emettere per proprio conto biglietti del taglio di L. 1000, i quali avranno i distintivi ed i segni nel decreto stesso indicati.

Servizio postale — La Direzione generale delle poste, trasferendo i propri Uffizii da Firenze a Roma, dove prenderà sede col I° di novembre prossimo, ne dà avviso al pubblico, perchè le comunicazioni che occorresse di rivolgere alla medesima sieno d'ora innanzi indirizzate a Roma.

Servizio postale marittimo — La *Gazzetta Ufficiale*, del 25 corrente, ha pubblicato il R. Decreto del 13 mese stesso, con cui dal fondo per le *Spese impreviste*, inscritto nel bilancio definitivo di previsione della spesa del Ministero delle finanze pel 1877, approvato colla legge 22 giugno 1877, è autorizzata una 16ª prelevazione nella somma di L. 42,815, da portarsi in aumento al capitolo n. 45, *Servizio postale e commerciale marittimo*, del bilancio medesimo pel Ministero dei lavori pubblici, in seguito alla Convenzione addizionale stipulata colla Società Florio per un nuovo viaggio settimanale tra Brindisi, Gallipoli, Taranto, Catania e Messina.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ufficii telegrafici — Il 22 corrente in Nervi (provincia di Genova), e il 23 in Montegranaro (provincia di Ascoli-Piceno), è stato aperto un Ufficio telegrafico al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Festa industriale. — Domenica ha avuto luogo in Portici la inaugurazione della Mostra di caseificio.

La sala gialla dell'ex-palazzo reale era piena d'invitati; tra cui molte signore, senatori, deputati, consiglieri provinciali e comunali di Napoli.

Il Prefetto, dice il *Piccolo* di Napoli, occupava il posto d'onore, avendo a destra i sindaci di Napoli e di Portici e il comm. Celi, direttore della Scuola superiore di agricoltura, a sinistra il senatore comm. Ciccone.

Il Prefetto ha detto che l'on. Ministro di agricoltura e commercio, trattenuto a Roma da una infermità incoltagli in questi ultimi giorni, aveva delegato lui a rappresentarlo in questa solennità. Ed egli, grato di questa deferenza, era lieto di poter anzitutto volgere un saluto agli espositori nazionali e stranieri concorsi alla Mostra, e poi di lodare l'opera intelligente ed il modo come il chiarissimo comm. Celi, ordinando la Mostra, ha interpetrato il pensiero del ministro; far voti infine che queste gare, anzi queste generose invidie, per cui i prodotti delle diverse provincie e dei diversi paesi vengono al paragone, mostrando i varii metodi e le macchine che sono serviti ad ottenerli, fruttino all'incremento di una industria ch'è tra le principali dell'agricoltura.

Gli uditori hanno accolto con applausi questi saluti e questi voti.

Sorto quindi il comm. Celi, ha accennato con sobria ed ornata parola agli scopi che ebbe di mira il Ministro promuovendo quest'Esposizione, al modo come il pensiero del Ministro è stato messo in atto, ai prodotti ed alle macchine esposte, alla utilità di vedere ravvicinati in questa industria i metodi di fabbricazione delle diverse provincie italiane, alla eccellenza dei prodotti e delle macchine presentati dagli stranieri. Procuriamo, ha conchiuso il comm. Celi, che questa Esposizione non sia che una semplice mostra, e che ad un nuovo convegno alcuno possa dar prova di averne profittato. *(Applausi)*.

Il segretario della Commissione giudicatrice ha quindi dato lettura della premiazione.

L'estrazione del ferro e la fusione della ghisa— L'*Economist français* pubblica questi interessanti ragguagli sulla fabbricazione della ghisa e sull'estrazione del ferro:

La Spagna, che ha immense risorse, non ne trae un gran partito; e ciò è tanto vero, che nel 1872 essa non produsse che 72,000 tonn. di ghisa, sebbene estraesse 781,468 tonnellate di minerale di ferro, parte del quale fu lavorato nelle fucine della Catalogna e delle provincie Basche, nel mentre che la maggior quantità, 699,050 tonnellate, fu esportato all'estero.

L'Italia è celebre per le sue miniere di ferro, e specialmente per quelle dell'isola d'Elba. La maggior parte del ferro estratto viene trasportato in Francia, che ne ricevette 182,225 tonnellate nel 1873, 155,770 nel 1874, e 129,315 nel 1875. Mesi sono, alcuni carichi del minerale dell'Elba furono inviati in America per esservi convertiti in acciaio Bessemer. La quantità totale dei minerali di ferro estratti in Italia nel 1872 fu di 167,000 tonnellate, del compessivo valore di 2,087,500 franchi.

In Turchia, seconde i metodi più primitivi, si fabbrica, in piccola quantità, del ferro lavorato e della ghisa. La sede di questa industria trovasi a Samakoff, a Roustchouk, a Palanca, ed in altre località della catena dei Balcani, de pari che nella Bosnia e nella Serbia. A Samakoff, la produzione annua del ferro è di circa 12,000 tonnellate, e di 5000 a Roustchouk.

Nell'Asia, e principalmente sulle montagne del Libano, vi sono alcune fucine, ma esse bastano appena ai bisogni locali. La regione del Libano è ricca di materiali e di carboni, ma queste ricchezze naturali rimangono inesplorate ed improduttive, stante la mancanza di vie di comunicazione, ed anche perchè quei paraggi sono poco sicuri.

Certi cantoni della Grecia, e specialmente l'isola di Serifo, contengono una considerevole quantità di minerale atto alla fabbricazione dell' acciaio Bessemer, e che viene esportato in Inghilterra, quantunque la Grecia, essendo molto ricca in lignite, potesse benissimo trasformare da sè il minerale di ferro in acciaio ed in ghisa.

Nell'Algeria, le miniere di ferro di Motkael - Hadid, situate presso Bona, produssero finora più di tre milioni di tonnellate di minerale, di cui la maggior parte fu spedita in Francia. Nel 1876, in Algeria, all'estrazione del ferro erano impiegati 1420 operaj.

Altre miniere di ferro, ancora inesplorate, ma che si suppone debbano essere produttive, vi sono in Algeria; e ad Atelick, presso Bona, si è già riusciti a fabbricare della ghisa, adoperando il minerale ed il carbone indigeno.

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Si previene il pubblico che, in seguito ad accordi intervenuti fra il Ministero dei lavori pubblici, la Società ferroviaria dell'Alta Italia e quella delle Strade Ferrate Meridionali, verranno estesi col 1° novembre p. v. alla linea *Brescia-Cremona-Pavia-Voghera* i biglietti di abbonamento annuo, semestrale e trimestrale, ai prezzi e secondo le norme del programma in data 1° maggio 1877.

Milano, 26 ottobre 1877.

La Direzione Generale dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Nella scorsa settimana, il Mobiliare italiano rimase cristallizzato, come sono cristallizzate le troppo famose Convenzioni ferroviarie, ritenute il cavallo di battaglia per le sorti avvenire di questo titolo. In sul principio, trovò danaro a 689, poi scese a 679, e chiuse a 680.

I valori ferroviarii aspettano anch' essi una parola rispetto alle vere intenzioni del Governo, che ora s'ignorano o si fraintendono.

Le Azioni Meridionali, malgrado ciò, con pochi affari è vero, si tengono al corso di 350 a 349; le Obbligazioni a 232 e 232.50; i Boni a 570 circa.

Le Sarde, della serie *A*, si quotano a 229; le altre, della serie *B*, a 232.50. — Le Pontebbane a 365.

La Borsa di Parigi negoziò le Lombarde con sostegno tra il 163 al 166; le Obbligazioni relative sul 228 al 227. — Le Vittorio Emanuele a 221 e 223. — Le Azioni delle Ferrovie Romane vi trovarono denaro a 77 ed a 78; le Obbligazioni a 249 e 259, per scendere poi a 246.

CONVOCAZIONI

Società delle Cartiere Meridionali — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel 7 novembre p. v. in Napoli (Banca Napoletana, via Monteoliveto, 37), per udire la relazione del Consiglio d' amministrazione sulla gestione 1876 ed il rapporto dei revisori, per l' approvazione del bilancio, e per la nomina di 6 amministratori uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 5 novembre p. v., presso il R. Collegio Ghislieri in Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dell'adattamento del fabbricato annesso all'Orto botanico a sede di laboratorii scientifici per la R. Università di Pavia, per il presunto importo di L. 84,274. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva L. 10,000.

— Il 6 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà un'asta per l' appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Liri presso Isola, lungo la strada consortile Isola-Casamari, per il presunto importo di L. 64,140. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 3000; cauzione definitiva L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— L'8 detto mese, presso i Commissariati dei tre dipartimenti marittimi, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della trasformazione di 1061 tonnellate e chilogrammi 925 di ferro vecchio in 524 tonnellate e chilogrammi 950 di ferro nuovo, per l'importo complessivo di L. 76,980.34. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

— Il 9 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Spezia, si procederà al definitivo deliberamento dall'appalto della costruzione di una strada militare carreggiabile da Pitelli al Monte Canorbino presso Spezia, sul dato di L. 84,199.50, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 210 giorni. Deposito L. 9000 in contanti o rendita D. P.

— Il 10 detto mese, presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine destro del R. Canale di Roncajette, tra Roncajette e la Riviera nei Comuni di Ponte S. Nicolò e Casal Ser Ugo, per il presunto importo di L. 49,184. Lavori da eseguire entro 240 giorni. Deposito L. 2000, oltre l'anticipazione di lire 11,916 per compensi di danni, verso l'interesse annuo del 6 per cento.

— Il 12 detto mese, presso il Municipio di Torino, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti all'apertura dell'ultima tratta della via Madama Cristina, compresa fra la strada tendente all'Ergastolo ed il piazzale della barriera di Nizza, per il presunto importo di L. 15,900. Condizioni d'asta e Capitolati visibili presso il civico Uffizio d'arte.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Monteu Roero, (prov. di Cuneo), si terrà un' asta per l'appalto della costruzione e sistemazione della strada consortile obbligatoria da Canale a Sommariva Bosco per Monteu Roero, della lunghezza di m. 18,347.67, per il presunto importo di L. 114,000. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 11,100; cauzione definitiva L. 22,000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un' asta per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria che da S. Marco d'Alunzio va alla provinciale Messina Marine, della lunghezza di m. 7343.58, per la presunta somma di L. 97,142.16. Deposito interinale L. 350 in valuta legale; cauzione definitiva L. 3000 idem o rendita D. P.

— Il 14 detto mese, presso la Direzione del Genio in Roma, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione, durante il 1878, dei fabbricati della R. Marina in Roma, per L. 8000. Deposito L. 800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra l'innesto di Benesiti e Piazza Armerina, della lunghezza di m. 30,827, per la presunta annua somma di L. 38,260. Manutenzione dal 1° ottobre 1877 al 31 marzo 1880. Deposito interinale L. 3200; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un' asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto, compreso fra il Varco Calderaro e la Sella della Misericordia, della lunghezza di m. 2375.16, per la presunta somma di lire 107,857. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Potenza, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione del 4° tronco della strada provinciale Potenza-S. Arcangelo, compreso fra l'abitato di Corleto ed il quadrivio di Serra Francesco, Serra S. Giovanni e Parabella, della lunghezza di metri 16,578.81, per la presunta somma di L. 437,421.14. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 15,000; cauzione definitiva L. 50,000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell' appalto della costruzione di un ponte in muratura a 4 archi, di m. 15 di luce ciascuno, sul torrente Trebbia presso Liuzino, sulla strada nazionale da Genova a Piacenza, in diminuzione dell'importo di L. 103,578.48, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Partanna (provincia di Trapani), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria detta Scebbi-Sciacca, per la presunta somma di L. 90,000. Deposito L. 3600.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Campobasso, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l' appalto della costruzione della strada obbligatoria, che dall'abitato di S. Croce di Magliano si dirige ai Tre Titoli, della lunghezza di m. 14,882, per la presunta somma di L. 117,516. Lavori da eseguire entro il 31 ottobre 1880. Deposito interinale L. 2000 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 43ª Settimana.

PRODOTTI *dal 22 al 28 ottobre 1877*

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3456	3358 3346	135 »	» »
Viaggiatori	923,004.85	1,006,915.80	»	83,910.95
Merci a grande velocità . .	281,017.70	273,542.95	7,474.75	»
Merci a piccola velocità . .	963,190.05	1,000,186.10	»	36,996.05
Totale dei prodotti ferroviari	2,167,212.60	2,280,644.85	»	113,432.25
Navigazione sui laghi . . .	23,175.00	20,175.15	2,999.85	»
Totale della settimana . . .	2,190,387.60	2,300,820.10	»	110,432.40

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 28 ottobre 1877*

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	32,951,436.79	32,854,290.64	97,146.15	»
Merci a grande velocità . .	9,168,533.00	8,609,683.40	558,849.60	»
Merci a piccola velocità . .	35,879,424.73	34,586,172.35	1,293,252.38	»
Totale dei prodotti ferroviari	77,999,394.52	76,050,146.39	1,949,248.13	»
Navigazione sui laghi . . .	813,561.01	676,894.65	136,666.36	»
Totali	78,812,955.53	76,727,041.04	2,085,914.49	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 43ª settimana	620.44	679.17	— 58.73	— 8.65
Prodotti totali	22569.27	22728.67	— 159.40	— 0.70

Strade Ferrate Meridionali

40ª Settimana. — *Dal 1 al 7 ottobre 1877*

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	420,213.31	290.60
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	441,841.87	305.56
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 21,628.56	— 14.96
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	16,887,637.36	11678.86
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	15.761.530.53	10900.09
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,126.106.83	+ 778.77
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	157,510.18	139.39
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	164,691.58	157.30
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 83	— 7,181.40	— 17.91
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,095.93	5,467,253.96	4,988.69
Introiti corrisp. nel 1876 .	987.43	4,527,486.66	4,585.12
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+108.50	+ 939,767.30	+ 403.57

Strade Ferrate Romane

33ª Settimana — *Dal 13 al 19 agosto 1877.*

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	490,840.53	15,549. »
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	489,436.65	15,504.14 (a)
Differenza (in più . . .	—	1,403.88	44.86
(in meno . . .	—	—	—
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 19 agosto 1877.	1,646	17,685,459.74	16,977.24
Periodo corr. 1876	1,646	16,137,234.40	15,466.49
Aumento	—	1,548,225.34	1,510.75
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

FERROVIE VENETE

Esercìte dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.

Introiti netti dal 1° al 31 agosto 1877.

QUALITÀ DEI PRODOTTI	LINEA VICENZA-SCHIO Quantità	LINEA VICENZA-SCHIO Importo	LINEA TREVISO-VICENZA Quantità	LINEA TREVISO-VICENZA Importo
Viaggiatori . . .	7662	8,736.70	4714	6,560.57
Bagagli e cani . .	165	124.81	232	185.72
Merci a G. velocità	662	547.01	»	»
Merci a P. velocità	1064	5,810.55	»	»
Introiti diversi . .	»	272.48	»	15.77
Totale L.	9553	15,491.55	4946	6,762.06

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura di Petrolio.

La Società delle Ferrovie Romane volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilog. 100,000 Petrolio raffinato d'America da consegnarsi nei Magazzini sociali di FIRENZE, FOLIGNO, ANCONA, ROMA, CIVITAVECCHIA, NAPOLI, SIENA e LIVORNO apre un concorso a schede sigillate fra coloro che credessero attendervi.

Il Capitolato d'oneri è visibile nella Direzione generale della Società in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, e nelle Stazioni summentovate.

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire con lettera di accompagnamento, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 13 novembre 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione: « *Offerta per fornitura di Petrolio* ».

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, per prescegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, riservata per altro a se stesso la facoltà di non accettarne veruna, qualora non le giudichi di sua convenienza. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Il prezzo del Petrolio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni sociali di consegna a forma dell'art. 7° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 20 ottobre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 7 Novembre 1877 N.° 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LA QUESTIONE DELLE FERROVIE IN ITALIA

Con questo titolo, il sig. ing. Guido Paravicini ha testè pubblicato nel *Politecnico* di Milano un interessante articolo, in cui tratta della questione ferroviaria dal lato della costruzione delle linee tuttora mancanti e riconosciute indispensabili allo sviluppo delle comunicazioni nell'interno del paese; e noi crediamo opportuno di farne conoscere ai nostri lettori i brani principali, tanto più che le idee espostevi corrispondono in gran parte a quelle che abbiamo più volte manifestate.

Ammettendo pure che « le comodità e i vantaggi che offrono le ferrovie per i trasporti delle persone e delle merci sono così grandi, che ovunque si aspira a goderne: anzi questa aspirazione s'impone come una necessità indeclinabile, alla quale, per quanto si faccia, non si arriva ad opporre argine sufficiente »; l'ing. Paravicini deplora che « nè le ragioni gravissime del grave dispendio per l'attuazione di queste opere, nè dell'altro, forse più grave, della manutenzione ed esercizio, valgano a trattenere gli animi nella china, spesso non giustificabile, in cui si son messi; chè i vantaggi si valutano col sussidio dell'immaginazione che li ingrandisce sempre, e gli oneri invece si vogliono caricare a quell'ente collettivo, che pare debba bastare a tutto, cioè allo Stato ».

Egli aggiunge che « coloro che hanno per mano una ferrovia poco promettente da far attuare, al concorso dello Stato aggregano quello delle Provincie, dei Comuni, dei privati e del pubblico, che chiamano a sottoscrivere Azioni cattive, allettandolo con programmi fallaci ». Ma non per questo un *affare rovinoso* si migliora: la *rovina* si allarga, ed estesa ad un numero maggiore di enti, riesce loro meno pesante: ecco tutto! E per *rovina* egli intende, non il solo fallimento del concessionario, ma anche l'inadequato profitto ricavato dal contributo dei Corpi morali, non equamente rimunerato dagli utili della ferrovia, così diretti, come indiretti; giacchè lo sciupìo del capitale, fattore primo di civiltà e di benessere, è una rovina economica (1).

L'ing. Paravicini entra poi in alcuni calcoli circa le spese di costruzione ed il reddito della rete Calabro-Sicula, per dichiarare che, tutto sommato, il bilancio di questo affare è rovinosissimo per lo Stato, e che la sola ragione politica può servire di scusa ai suoi risultati. E ne conchiude che l'Italia « non è paese da troppe ferrovie, e che è necessario por freno alla nostra immaginazione ».

Nell'ascoltare i consigli dalla prudenza (egli dice) si incontrerà un ostacolo nel ragionamento, che ora è addotto come il principale in appoggio alle insistenti e non sempre ragionevoli domande, che si fanno al Governo di ferrovie. Si dice: Lo Stato ha dotato di ferrovie ormai quasi

(1) Dobbiamo però osservare all'egregio autore, che Provincie e Comuni, con buoni bilanci, e ricchi di produzioni naturali o industriali, possono, anzi debbono dotare il loro territorio di una ben ragionata rete di ferrovie, costruite bensì colla massima economia; e ciò quand'anche essi non abbiano la speranza di un interesse, neppur lieve, del capitale impiegato, augurandosi che i prodotti dell'esercizio bastino a coprirne le spese.

Un esempio lodevolissimo lo abbiamo avuto testè dal Consorzio delle Provincie Venete, le quali, quasi esclusivamente coi propri mezzi, seppero provvedere quei paesi di una bene intesa rete ferroviaria, che non potrà a meno di esser fonte di ricchezza e di benessere ai paesi stessi, benchè non assicuri al Consorzio veneto un adeguato compenso del capitale impiegato.

Giova pur notare che Provincie e Comuni spesero e spendono tuttora somme ingenti per la costruzione e manutenzione di strade ordinarie, le quali certo, dal lato finanziario, non offrono alcun profitto. Ora, una parte di codesti capitali può bene impiegarsi nella costruzione e nell'esercizio di ferrovie economiche, destinate a sostituire le strade ordinarie.

(LA RED.)

tutte le diverse regioni italiane: noi invece ne siamo ancora privi; dunque lo Stato, per giustizia distributiva, ha obbligo di provvedere anche alle nostre. — Ma questo ragionamento sottace una circostanza importantissima: le ferrovie fatte, in gran parte, pagano col loro reddito il capitale consunto nel costruirle; altre sono d'interesse politico, militare ed economico generale, e come tali è dovere dello Stato provvedere ad attuarle; talune infine furono eseguite da Corpi morali o privati. Molte, invece, di quelle ora reclamate non daranno reddito: è probabile anzi si deva fare dei sagrifizii per tenerle aperte all'esercizio, come accade già per la Taranto-Reggio; nessun altro interesse dello Stato le reclama: perchè dunque si dovrà consumarvi somme ingenti, reclamate da bisogni molteplici ed assai più importanti? Seriamente, non ne vedo il motivo; molto più che, come dirò in appresso, io non nego si debba fare qualche cosa per le località meno prospere economicamente, e tuttora prive di quel gran benefizio della via di ferro; ma ciò che si deve fare, sull'esempio delle nazioni più civili dev'essere in consonanza col servizio da rendere: piccola, cioè, e poco costosa la macchina dei trasporti, se piccolo è il carico da trasportare. Chi chiede al Governo più di quanto gli occorre, ha torto, e si deve risolutamente negargli ciò che sarebbe errore grave e dannoso a tutti accordargli.

Nelle sfavorevoli condizioni sopraccennate si trovano la maggior parte delle linee ora progettate in Italia, eccettuate poche, come la Parma-Spezia, la Aquila-Roma, il completamento della Palermo-Catania, della linea di Potenza, e quello della Milano-Venezia per Cremona e Mantova col breve tratto Mantova-Legnago, e gli allacciamenti al Gottardo; le altre non possono dare profitto serio per sè stesse, nè sono di interesse generale dello Stato, militare od economico.

Per mandar a fine quest'ultime, la via che ora si segue è quella già accennata, di far contribuire largamente le Provincie e i Comuni interessati. Ma questo sistema, come dissimo, non fa che spostare l'aggravio dallo Stato ad altri Corpi morali minori; i quali, avendo mezzi meno potenti, ne risentono più prontamente il danno, e si vedono presto rovinati nelle finanze, che in appresso mal possono soddisfare ai molti ed importantissimi servigi propri di questi sodalizii.

L'autore cita quì la Francia, ove si sta pure studiando l'indirizzo tecnico da seguire per soddisfare l'imperioso bisogno della perfezionata viabilità; e dice che quel Governo « sorse ad impedire la insidiosa guerra mossa alla gran rete, negando concessioni non giustificate da bisogni serii, oppure limitando la larghezza del binario alla importanza della nuova ferrovia ». Ed aggiunge che l'esempio della Francia è tanto più adatto e consigliabile al nostro paese per le seguenti ragioni:

I terreni sui quali devono essere fatte le nuove ferrovie, sono generalmente poco favorevoli ad una traccia facile ed economica delle medesime. Per la grande estensione dei monti e dei colli nella nostra Italia, fatte le linee principali che naturalmente solcarono le pianure, abbiamo ora a risalire valli, a valicare catene più o meno elevate di monti, od a costeggiare marine di andamento rotto e scosceso. Le nuove linee daranno pertanto origine a lavori più imponenti delle già costrutte, e questi lavori costeranno maggiormente per l'accresciuto prezzo delle mercedi. Nel sottosuolo italiano poi, eccezion fatta della parte settentrionale, ha generalmente predominio l'argilla, che presenta base instabile, e sulla quale l'assicurare le opere è cosa di grave momento. La intrapresa sarà pertanto seria assai, più seria certo che in Francia; e perciò da noi, più che colà, è consigliabile il partito ivi adottato delle linee a sezione ridotta o dei *tramways*, per la ragione che le economie realizzabili saranno di gran lunga maggiori. La sezione ridotta è specialmente idonea per le ferrovie di montagna ed in terreno mosso, e ciò segnatamente per la proprietà sua di tollerare curve ristrette, fin di soli chilometri 30 di raggio: proprietà questa preziosissima, giacchè permette di contornare le falde dei monti e dei colli, evitando viadotti, gallerie, e tant'altre opere costosissime. Permette essa pure pendenze un po' più sentite delle ordinarie, compensando il maggiore sforzo che ne deriva per la trazione colla maggior leggerezza e più perfetta utilizzazione del materiale rotante.

A mio avviso però, l'argomento di maggior peso in favore delle linee a binario ridotto sta nella natura del servizio, che debbono fare le nostre ferrovie. L'Italia si risente ancora economicamente della passata divisione politica: quindi non grandi centri di produzione e consumo; industrie in piccola scala, che hanno clientela limitata nelle provincie prossime, già formanti lo Staterello fortunatamente scomparso. Questa limitazione dei rapporti commerciali, che ha fondamento nella storia, è facilitata e rinforzata dalla grande variabilità del suolo italiano, che offre a breve distanza prodotti svariatissimi, motivo per cui quasi ogni regione può bastare ai propri bisogni. Da ciò ne viene che gli scambii sopra larga scala sono limitatissimi, e la percorrenza media delle persone e delle merci punto rilevanti. La configurazione poi del nostro territorio in una stretta penisola, od in vere isole per la maggior parte, offre nel mare la via degli scambii più facile ed economica, ove sempre si getterà la grossa corrente dei trasporti. La rete italiana, eccezion fatta di alcune linee conducenti alle Alpi, non è chiamata a servire a grandi traffici, ma piuttosto a traffici limitati e di breve percorso. Questi ultimi esigono facilitazioni grandi d'accesso e di orarii, se non si vuol vedere con iscorno la locomotiva vinta dal carretto o dall'antica corriera, come tuttora si scorge in più parti. Le facilitazioni di orarii e di accesso possono offrirle assai meglio le linee a binario ristretto ed i *tramways*, che non le ferrovie ordinarie; ed anche di ciò abbiamo esempii nella piccola linea da Torino a Rivoli e nel *tramways* da Milano a Monza, che lottano, con una superiorità incontestabile, colle ferrovie quasi parallele. Nè questo fenomeno manca di spiegazione: la via piccola si insinua, si può dire, in tutte le plaghe del territorio da servire, ne accosta da vicino i paesi, talvolta sotto la forma dei *tramways* penetra nei medesimi. I suoi convogli, i suoi veicoli leggieri son tenuti in moto con lieve spesa, sicchè si può moltiplicare le partenze quanto basta a non lasciare sfuggire nè un passaggero, nè un collo di mercanzia in moto nella direzione della via medesima.

Le grandi ferrovie a convogli pesanti, e quindi radi, con Stazioni discoste dai centri, con formalità di spedizione per le merci, e sicurezza scarsa per le medesime che passano per tante mani, non possono avere, nè cavare i profitti, nè rendere i servigi di una piccola strada. Sono

atte ai grandi viaggi, ai grandi movimenti; ma per questi in Italia si è già provveduto ormai. Per quel che ci resta a provvedere, con poche eccezioni, le ferrovie minori bastano; e sarebbe un grave errore, che si sconterebbe a milioni subito, ma, quel che è peggio, che paralizzerebbe lo sviluppo economico del nostro paese, compromettendo quel brillante avvenire a cui pur sarebbe chiamato.

L'autore però prevede e combatte nel seguente modo le principali obbiezioni che si faranno alla sua proposta:

Qui però sorgeranno le solite obbiezioni: in prima i difetti delle ferrovie piccole, lentezza di treni, scarsa capacità di trasporti, necessità dei trasbordi delle merci. Ma le nostre linee secondarie, di questi difetti ne hanno già molti. Vi si cammina ad una velocità, che il binario ristretto tollera assai maggiore; i trasbordi vi si eseguiscono per grossa parte della merce, e per l'altra la spesa è noto ormai essere ben piccola; la capacità dei trasporti, infine, delle piccole linee è superiore di molte e molte volte al reddito medio delle nostre diramazioni: motivo per cui si può ragionevolmente prevedere che, se occorrerà un allargamento, sarà fra qualche secolo almeno; e di questa eventualità incerta, ed un pochino pare remota, non mi par proprio il caso di preoccuparsi.

Certamente poi le linee costrutte nel modo da me suggerito avranno oppositori in coloro che, o per poca pratica in materia, o ad arte, vanno proponendo i cosidetti tronchi di accorciamento, coi quali si pretende che il movimento internazionale, od almeno una grossa corrente interna, abbia a disertare le vie già esistenti, congiungenti i centri ove il commercio passa da secoli, ove è attratto da molte cause; e tutto ciò per seguire una via nuova, attraversante territorii deserti o poco popolati, pel solo motivo che il percorso ne è più breve di pochi chilometri. Codesto fu errore che ebbe conseguenze enormi in Italia, e che pure è tanto grossolano, da non potersi comprendere come abbia avuto tanta influenza sulla costruzione di tronchi, che ora si riconoscono alla prova di ben scarsa utilità. In ferrovia, chilometro più, chilometro meno, poco conta: conta un servizio celere e frequente, e fatto a tariffa mite.

Si dirà, in seguito, che si vuol gettare il paese negli esperimenti, o peggio nelle avventure economiche, che sono naturalmente le meno scusabili; ma ormai l'esperimento è fatto. Strade a sezione ridotta ve ne sono ovunque in Europa, e scarse in vero, ma pur talune anche fra noi; e prosperano, non vanno in rovina come tutte ormai le grandi linee. In America soltanto ve ne erano, nel 1874, 3280 chilometri in servizio, e 12,155 in costruzione. Pare adunque che colà l'avventura sia di esito sicuro; e certo è paese ove, più che in Italia, si viaggia, e dove anche i conti sulle ferrovie si fanno più posatamente che da noi, perchè il saldo si fa generalmente dal concessionario, non dall'ente astratto che si chiama Stato. L'India inglese ha tutta la rete secondaria a binario ristretto; così la Svezia e Norvegia, e l'esperimento ebbe esito più che soddisfacente. A prova dirò, per esempio, che le linee svedesi nel 1872, per una estesa di 466 chilometri (benchè colla scarsa rendita lorda di fr. 10,300 al chilometro), siccome costarono di impianto sole ital. L. 52,800 pure al chilometro in media, e la spesa di esercizio si limitava a L. 5,300, diedero un profitto netto di quasi il 10 per cento del capitale impiegato nelle medesime. Questo soddisfacente fenomeno economico si ripete anche nella nostra Torino-Rivoli, che nel 1874, con una rendita di ital. L. 10,453, ne lasciò nette 4633 in mano del concessionario, che appunto aveva speso 46,000 lire per la costruzione e materiale mobile, di cui avrebbe incassato il 10 per cento, se l'imposta non ce lo avesse falcidiato (2).

Constatando quindi il progresso ottenuto nell'attuazione del principio « della proporzionalità delle dimensioni a darsi alle ferrovie in relazione al traffico da servirsi », l'autore dice che la logica conseguenza di tale principio si è « la limitazione della capacità dei veicoli o treni in moto all'affluenza dei passeggeri e merci ». Però questa massima aveva, nelle sue applicazioni, urtato finora in un ben serio ostacolo: in primo luogo, l'uniformità del binario; in secondo luogo, il materiale ruotabile. Ora l'ostacolo del binario è tolto; e per quello del materiale si lavora alacremente, e si può quasi dire raggiunta la meta.

La via ove incamminarci ce l'aveva già additata un distinto ingegnere inglese, il Fairlie, il quale aveva ideato una carrozza a vapore, col motore sopra di essa, capace di 76 persone col loro rispettivo bagaglio. Due persone bastavano pel suo servizio, e ben poco carbone; per cui si poteva farla correre con spesa ben lieve, quantunque fosse di una capacità superiore a quella necessaria per molti e molti treni delle nostre linee. Successivamente si riconobbe la convenienza di applicare un motare meccanico al servizio dei *tramways*, e si escogitarono molte macchine a principii diversi, su cui non è pronunciata l'ultima parola in quanto alla preferenza a darsi ad una piuttosto che all'al l'altra di esse, ma di molte delle quali già si è certi possano rendere utilissimi servigi. Se ciò è possibile per i *tramways*, per i quali il problema è ormai sciolto, non lo deve essere per ferrovie di scarso profitto? Non mi pare possibile, essendo quì la cosa semplificata dalle fermate meno frequenti, dalla più perfetta conformazione delle rotaie, che sminuisce lo sforzo necessario per la trazione dei veicoli, e dall'apposita strada, che toglie la possibilità di tutti quegli inciampi ed accidenti a cui è assoggettata la circolazione in vie frequentate anche da altri veicoli.

Il vantaggio della spesa minore del treno, che permette di accrescere il numero degli arrivi e delle partenze, influisce, più di quanto si possa credere, sullo sviluppo del movimento di una ferrovia; e ne abbiamo una prova nel già citato *tramway* da Milano a Monza, preferito alla più rapida ferrovia, in gran parte per la sicurezza di trovare ogni ora una vettura in partenza. Colla frequenza dei treni poi si esclude la possibilità della concorrenza creata dalle corriere, e si toglie il motivo al pubblico d'impiegare le vetture, cosa che pur si va ancora facendo per percorsi non troppo lunghi, appunto per la sarsezza delle corse sulle ferrovie, che naturalmente non possono tornar comode a tutti.

In Italia poi l'accrescimento delle corse è chiesto dalla stessa conformazione della rete, e dalle direzioni del movimento.

(2) Qui dobbiamo notare all'egregio autore che, ammettendo pure l'accennata rendita del 1874 (essendovi poca differenza colla reale), non sussiste che il costo complessivo della linea ascendesse a sole lire 46[m al chilometro. Ci consta invece che le spese di costruzione e di materiale fisso e mobile salirono a L. 703,213.35 a tutto il 1874, cioè quasi L. 60[m. al chil.; e per nuove provviste e lavori di finimento a tutto il 1876, salirono a lire 739[m. (La Red.)

Noi abbiamo alcune poche linee principali, e sovra ad esse si vengono ad innestare molte minori, composte talune di tronchi mozzi facenti capo ad un centro secondario; altre collegate ad altre linee, ma serventi a bisogni affatto disparati. Mancando di un grande centro economico, e con un paese così diviso da monti e frastagliato dal mare, è naturale non esistano correnti di scambii un po' regolari. Da quì la grande difficoltà fra noi di formare gli orarii, e massime quelli delle piccole linee, che dovrebbero coincidere coi treni delle grandi comunicazioni, così in un senso come nell'altro. Mi spiego: chi abita lungo la linea da Santhià a Biella, sente il bisogno di recarsi a Milano ed a Torino, centri fra i quali sono divisi i rapporti d'affari ed altri di quella regione. Per soddisfare questo desiderio sarebbe necessario si potessero fare dei treni in coincidenza con quelli correnti da Milano a Torino, e cogli altri correnti in senso opposto; e finchè non si potranno avere, le lamentele persisteranno. Col sistema dei treni leggieri uso *tramway*, il quesito è sciolto, potendosi accrescere le corse di quel numero che potrà bastare a soddisfare agli esposti bisogni in modo completo, non occorrendo certo raddoppiarle assolutamente, ma solo ravvicinarne gli orarii, con opportune intercalazioni di alcuni arrivi e partenze.

Al servizio a treni leggieri, di capacità naturalmente limitata, si farà l'obbiezione che il pubblico non può essere sicuro di trovar posto nel treno. Ma a questo inconveniente si potrà ovviare, componendo i treni più frequentati in cadauna linea colle ordinarie locomotive e carrozze, e riservando il materiale leggiero per le corse che il pubblico predilige meno. Coll'accrescere delle partenze poi è certo che l'affluenza a cadauna di esse sarà minore, mentre in casi straordinarii i motori minori permetteranno l'aggiunta di qualche vettura, che dovranno essere in grado di trascinare, e lo potranno facilmente. Certo è poi che, per moltissime dslle nostre linee, è raro che in tutti i treni occorrano molte piazze. Ad ogni modo, si potrebbe avvertire il pubblico che certi treni non hanno capacità indefinita, ed esso saprà regolarsi. Praticamente, infine, la difficoltà scemerebbe assai per la stessa molteplicità delle corse, che renderebbe assai meno dannosa la impossibilità di approfittare di quella già scelta per partire. Temperamento ultimo sarebbe la facoltà di poter accaparrare la piazza con una sopratassa per coloro che avessero necessità indeclinabile di viaggiare con un dato treno.

La innovazione, certo, sarebbe ardita, e meriterebbe prove serie prima di essere attuata; ma io la credo feconda di grandi risultati. Col sistema attuale si va malissimo: il servizio, diciamolo pure, non è tale da favorire lo sviluppo economico, nè morale del paese, mentre necessità ineluttabili impediscono di migliorarlo sensibilmente. Colla innovazione da me caldeggiata, il miglioramento nel servizio diviene possibile, con risparmio nelle spese, per cui tutto il maggior profitto andrà a beneficio delle rendite delle ferrovie.

Esposti altri vaataggi per la comodità e sicurezza dei piccoli treni da *tramway*, che si arrestano dal macchinista quasi istantaneamente, così l'autore chiude il suo articolo:

Riassumendo il fin quì detto, posso compendiarlo nei seguenti punti:

Ferrovie nuove a sistema ordinario pochissime, limitate al completamento delle linee in corso, ed altre poche di provato interesse generale ed internazionale.

Per le linee secondarie, adozione su larga scala del binario ridotto, specialmente nelle linee in terreni accidentati; adozione, ove è possibile, dei *tramways* a vapore sulle strade ordinarie.

Per potere soddisfare le esigenze del pubblico senza rovinare le Amministrazioni delle ferrovie, adottare pel servizio delle linee secondarie già costrutte e di scarso movimento un servizio misto, sostituendo ai treni poco frequentati dei treni a carrozze e motori piccoli sul sistema dei *tramways*, moltiplicandoli in numero quanto basta ai bisogni locali, e permettendo si arrestino in diversi punti intermedii alle Stazioni attuali per raccogliere tutto il movimento della zona attraversata.

Queste sarebbero alcune norme, che a me paiono da seguirsi nella soluzione della questione ferroviaria in Italia; altri certo ne potrà suggerire di migliori, ma ciò che importa è di mutare l'andazzo fin qui tenuto. Con esso siamo sicuri di andar incontro a perdite enormi, che paralizzeranno ben presto tutte le risorse economiche, che il paese può destinare ad opere pubbliche; mentre mutandolo, abbiamo visto che si ponno fare anche tra noi ottimi affari, profittevoli fin del 10 per cento del capitale impiegato, come si verifica nella Torino-Rivoli. Se, dopo ciò, non si cambia via, è da credersi che l'esperienza a nulla giova, e che in Italia assolutamente il senso comune fa difetto.

SOCIETA' COOPERATIVA DI CONSUMO
tra gli Agenti delle Ferrovie dell' Alta Italia
IN TORINO

La Società cooperativa di consumo tra gli agenti della 1ª Divisione del Traffico delle Ferrovie dell'Alta Italia era convocata in assemblea generale per la sera di sabbato 27 ottobre p. p. nel locale della Tettoia detta di Dogana allo Scalo Merci P. V. (Porta Nuova), col seguente ordine del giorno:

1° Comunicazione dei bilanci consuntivo e preventivo ed allegati;

2° Relazione dei Revisori sulla gestione contabile;

3° Esposizione dell'operato amministrativo nell'ultimo esercizio;

4° Elezione di cariche sociali (Presidente — 1 Vice-presidente — 8 Consiglieri — Cassiere — Sotto-Cassiere — 3 revisori — 1 Sotto-segretario — Capo-controllore — 13 Controllori).

4° Proposte di soci per modificazioni agli art. 1, 17, 18 e 39 dello Statuto organico. —

L'indole del nostro giornale non ci permette di dare un ampio rendiconto sulla trattazione di codesto ordine del giorno, pel cui completo esaurimento fu mestieri riconvocare l'assemblea per la sera di sabbato 3 corrente.

Ci restringeremo quindi a far conoscere ai nostri lettori, in relazione alle informazioni già da noi fornite su questo interessante sodalizio, alcuni dei dati raccolti dalla Relazione amministrativa letta all'assemblea dal vice-presidente sig. Galateo, nonchè le poche innovazioni che vennero introdotte nello Statuto della Società stessa.

Nell'ultimo esercizio semestrale di quest'Associazione, il numero dei nuovi soci inscritti risulta di 410; per cui il

numero totale dei soci attuali salì alla lusinghiera cifra di 1353, de' quali 786 Azionisti e 567 Aggregati.

L'introito medio mensile del Magazzino fu di L. 44,200; la media spesa di ciascun socio, L. 35.

La provvigione al magazziniere fu ridotta dal 3 al 2.75 per 0[0, con affidamento che, raggiunta dall'introito mensile la cifra di L. 50,000, sarà definitivamente ridotta al 2 1[2.

Il capitale sociale attuale è di L. 26,261.47, con un civanzo di L. 3200 sul passivo.

Tale civanzo, detratte L. 1000 assegnate al pagamento dell'interesse delle Azioni, sarà utilizzato a diminuzione del prezzo delle derrate.

Dal dettaglio poi delle varie cifre, e soprattutto da quelle relative alle anticipazioni che, a mezzo dei biglietti fiduciarii la Società suol fare ai suoi membri, risulta migliorata non solo la condizione della Società stessa, ma anche in media quella dei singoli soci, dei quali gran parte appartiene alla classe più bisognosa; perocchè la concesssione di siffatte anticipazioni risulta considerevolmente diminuita, e giova quindi sperarne diminuita eziandio la necessità nella media dei singoli utenti.

Nè solo il numero dei soci è aumentato, ma va pure aumentando quello delle Società sorelle; per modo che, oltre quelle già stabilite a Ventimiglia, Modane, Asti e Bussoleno, lo scorso semestre altre ne vide nascere a Firenze, S. Pier d'Arena e Savona.

L'esempio dà buon frutto, e pare si vada seguendo anche sulle altre Ferrovie italiane; nè crediamo che per altra ragione non siasi finora seguìto nel centro delle nostre, a Milano (benchè vi si sia già fatto in proposito qualche tentativo), se non per le locali difficoltà dipendenti dal gran numero del personale che abita fuori del Dazio e dalle enormi distanze.

Venendo ora alle introdotte novità, con piacere rileviamo anzitutto, essere stata ad unanimità approvata la proposta di modificare con l'art. 1° il titolo della Società, in modo non ne abbia ulteriormente a sembrare parte privilegiata il personale di un Servizio, il quale, sebbene abbia il merito esclusivo della iniziativa, non costituisce più oggimai che la minoranza dei soci.

Laonde, d'ora in poi, il Magazzino non si chiamerà più degli agenti della 1ª Divisione del Traffico, ma semplicemente degli *Agenti delle Ferrovie dell'Alta Italia in Torino.*

Altra proposta presentata da 73 soci, tendente a modificare gli articoli 17 e 18 dello Statuto, in modo che, non solo in caso di morte, trasloco o cessazione dal servizio, ma anche in caso di semplice dimissione da socio, dovessero essere rimborsate le Azioni, venne respinta dall'Assemblea.

Mentre noi facciamo plauso a tale deliberazione, che sempre più assicura e consolida il credito della Società verso i terzi, non possiamo a meno di apprezzare la particolare delicatezza con cui il Consiglio di Amministrazione accolse e favorì la proposta dei 73 soci; potendo altrimenti parere si volessero da esso imporre restrizioni sugli estremi mezzi che i soci volessero riservarsi per sciogliersi dall'obbligo di accettare, con l'operato di esso, la sanzione della maggioranza.

Un'ultima proposta, relativa alla proporzionalità da stabilirsi tra i membri del detto Consiglio col numero di soci appartenenti ai varii Servizii, diede luogo ad una vivace discussione, in seguito alla quale fu approvato un emendamento del Consiglio, per cui le elezioni si faranno come per lo passato, ma, a risparmio di tempo, avranno luogo in altra ora ed in altro locale da quelli dell'assemblea.

Le prime e le ultime parole di queste due importanti adunanze suonarono concordia, cooperazione, prosperamento d'interessi economici, di condizioni domestiche; nè altro voto manifestarono i risultati delle elezioni, dalle quali con imponente maggioranza riescirono confermati nella loro carica quelli tra gli Amministratori che rimasero sempre fedeli al programma fin qui seguìto dalla nostra Società. E fra questi primo, il benemerito presidente cav. Filippo Stanzani; dal cui discorso, letto nell'ultima adunanza, con dispiacere rileviamo ch'egli non potrà per lungo tempo rimanere nella sua carica: previsione che si spera possa ancora dileguarsi per tutti coloro che hanno potuto apprezzare la saggia e zelante amministrazione da lui finora con tanto disinteresse e senno diretta.

Chiudiamo questi brevi cenni col dare i nomi dei membri del Consiglio d'amministrazione, quale dalle ultime elezioni riescì formato:

Presidente: Cav. Filippo Stanzani.

Vice-presidenti: Claudio nob. Galateo e Cav. Giuseppe Davico.

Consiglieri: Ghidiglio, Conti, Tornaghi, Verdobbio, Degola, ing. Botto, Allevi, Grigoli, Piccardi, Canfari, Perenze e Villadini.

Revisori: Fornero, Scönbech, Manfredini.

Cassiere: Giribaldi — *Sotto-cassiere*: Bottaro.

Segretario: Bosco Ottavio.

Sotto-segretarii: Gualazzi e Bisagno.

Capo-controllore: Mezzabotta Mariano.

LE CASSE DI RISPARMIO POSTALI

nel 1876

Il Direttore generale delle poste ha pubblicato la Relazione indirizzata al Ministro dei lavori pubblici intorno a questo importantissimo nuovo servizio pubblico.

La Relazione, pregevolissima e ricca di dati assai interessanti, dimostra che i frutti conseguiti nel primo anno dell'istituzione delle Casse postali di risparmio furono superiori alle previsioni che molti ne facevano.

Premessa una breve, ma accuratissima storia della legge 27 maggio 1875, e narrato quale fu l'opera solerte dell'Amministrazione per dar vita alla novella istituzione, il Direttore generale espone le cifre statistiche comprovanti lo sviluppo che l'istituzione medesima ha preso.

Erano 607 gli Ufficii postali autorizzati a ricever depositi il 1° gennaio 1876. Essi salivano al numero di 1989 il 31 dicembre dell'anno medesimo, cioè a quasi due terzi del numero totale degli Ufficii esistenti nel Regno. In tre provincie (Palermo, Rovigo, Sassari) il servizio era già esteso a tutti gli stabilimenti postali.

626 Ufficii autorizzati non fecero operazioni, perchè in gran parte solo nell'ultimo trimestre dell'anno ottennero la relativa facoltà. Molti Ufficii aveano però l'autorizzazione in principio dell'anno, e non fecero operazioni. Nella Relazione, ben a ragione, deplorasi questo fatto, il quale di-

mostra la lentezza con cui le buone idee si fan strada nel paese.

L'entità delle operazioni compiute nel corso dell'anno è dimostrata dalle seguenti cifre: 123,246 depositi; 18,490 rimborsi; 61,350 libretti emessi; 3996 libretti estinti; 57,354 libretti rimasti in corso. A L. 3,709,357.04 ascende la somma dei depositi, a L. 1,296,453.64 quella dei rimborsi, a lire 2,412,903.40 quella del residuo del credito dei depositanti.

Da 6000 depositi, che contavansi in gennaio, si andò fino ad oltre 17,000 in dicembre.

La Relazione dà parecchi quadri dimostranti le operazioni eseguite in ciascuna provincia ed in ogni regione. Nei depositi sta al dissopra di tutte le regioni la Liguria con L. 9,687.88 per Ufficio, e L. 95.43 per deposito; viene ultima l'Umbria con L. 364.78 per Ufficio, e L. 7.30 per deposito.

Superiori alla media generale del Regno sono, oltre la Liguria, il Lazio, la Sicilia ed il Piemonte, per quanto riflette la media per Ufficio; il Piemonte, la Sicilia, la Sardegna ed il Lazio, per quanto riflette la media di ogni deposito; sono inferiori tutte le altre regioni. La media generale d'ogni deposito fu di L. 30.09, e degl'introiti di ogni Ufficio di L. 2,699.67.

Nei rimborsi si osserva che, mentre ogni Ufficio pagò in media L. 943.56, e la somma media d'ogni operazione fu di L. 70.11, tali medie salgono per la Liguria rispettivamente a L. 3,040.29 ed a L. 167.08; e scendono, per l'Umbria, a L. 118.34 ed a L. 20.47. Superano la media generale, oltre la Liguria, la Sicilia ed il Piemonte.

Riguardo al numero complessivo delle operazioni, i rapporti si modificano. Infatti, mentre la media generale è di 103.15 operazioni per Ufficio, viene primo il Veneto con 269.56, ed ultima pure l'Umbria con 55.73.

La prevalenza del Veneto proviene dalla estensione che ebbero in quella regione le Casse scolastiche.

Superano la media generale, oltre il Veneto, la Toscana, il Lazio, l'Emilia e la Liguria.

Il numero medio dei libretti rimasti in corso per ogni Ufficio fu di L. 41.74, la somma media per Ufficio di lire 1,778.31, e la somma media per libretto di L. 42.60.

Nel numero dei libretti, superano la media il Veneto, il Lazio, la Liguria, l'Emilia e il Piemonte; nell'importo di ogni libretto, la Liguria, la Sicilia, la Sardegna, il Piemonte e le Provincie napoletane.

I libretti stanno agli abitanti nella proporzione di 2.13 per 1000; il credito sta nella proporzione di 91.16, cioè meno di 10 centesimi per abitante. Nel numero superano la media il Veneto, la Liguria, il Piemonte, la Toscana ed il Lazio; nella somma del credito la Liguria, il Piemonte, il Lazio e la Sicilia.

Dal prospetto degli Ufficii nei quali furono depositate oltre 10,000 lire, risulta che il piccolo Ufficio di Pieve di Teco, in provincia di Porto Maurizio, ha la palma su tutti quelli del Regno. Il suo deposito ascese a L. 122,895.90.

Nella Relazione si dànno pure notizie sugli acquisti di rendita del Debito pubblico e deposti nella Cassa dei depositi e prestiti per conto dei titolari di libretti di risparmio. Il numero di queste sperazioni fu di 346, e l'importo di L. 186,989.60.

I risultati finanziarii di questo ramo dell'amministrazione pubblica non furono profittevoli allo Stato, imperocchè lo scoperto fu di L. 48,656.84; ma osserva il Direttore generale che si poteva prevedere il peggio, riflettendo alle spese d'impianto del servizio.

Nell'anno corrente la posizione migliorerà, e si calcola che il benefizio potrà essere di L. 240,000.

Il Direttore generale spera che nel 1878 l'interesse si potrà elevare al 3 1/2 per cento. E con questo voto egli termina la sua Relazione, la quale prova ancora una volta che il paese è disposto a ricevere le buone istituzioni, e che l'Amministrazione postale è fra le più operose e diligenti.

(*Opinione*)

Nostre Corrispondenze

Roma, 6 novembre.

Se l'Allighieri vivesse di questi giorni a Roma creando il suo divino poema, non mancherebbe, io credo, di collocare fra i supplizii del suo Inferno quello d'un corrispondente speciale in materia di strade ferrate. A sciorinarne delle inesatte ed a sballarne delle grosse, come sogliono ogni giorno i fogli politici, si fa presto assai; ma quando si ha l'ambizione o l'ingenuità di non voler comunicare al proprio pubblico se non informazioni precise, vàlle a pescare in mezzo a queste agitatissime e torbidissime acque delle Convenzioni ferroviarie! E se è positivo che non ci vede ancora chiaro il Governo, malgrado tutti i lumi dei quali si sono circondati l'on. Presidente del Consiglio e l'on. Ministro dei lavori pubblici, e malgrado gli eterni studii, chi lo potrà? Mi proverò nullameno a tratteggiarvi la situazione, quale io ho ragione di crederla.

L'on. Zanardelli non è disposto, anzi lo si vuole irremovibilmente deciso a non accettare il Capitolato d'appalto per l'esercizio delle nostre strade ferrate, come fu compilato per cura e coll'intervento dell'on. Depretis. Egli, assistito dall'ispettore cav. Passerini e parecchi altri egregi funzionarii, compì ieri l'arduo lavoro di revisione del Capitolato anzidetto, impiegandovi niente meno di sette od otto ore filate ogni giorno, a cominciare dall'alba, e concluse colla redazione di diverse contro-proposte, diverse modificazioni, non tutte di eguale importanza, ma certe d'un notevole peso complessivamente.

I precedenti semi-impegni, assunti dal prefato Ministro delle finanze di fronte all'altra parte contraente, gli permetteranno di accordarsi col suo collega dei lavori pubblici per sostenerne l'avviso, disdicendo il proprio? E la parte contraente testè menzionata vorrà accettare gli emendamenti in discorso? Questo solo, secondo me, è il vero e grande nodo della questione non sciolto ancora, nè è facile prevedere quale soluzione potrà avere. Ove le difficoltà fossero solamente consistite nel prezzo di riscatto delle Meridionali, come si afferma generalmente da molti giorni, la Convenzione a quest'ora sarebbe firmata. Perchè esiste tuttora, in realtà, una divergenza tra i computi e gli apprezzamenti dell'on. Zanardelli e quelli della Società; ma, giudicando ad occhio e croce, non si manda a monte un affare tanto grosso per la differenza di pochi milioni.

Intanto neppure quella di ieri a sera fu l'ultima defi-

nitiva conferenza del Consiglio dei ministri in casa Depretis, secondo erasi annunziato *urbi et orbi!* E ve ne sarà certo qualche altra ancora. —

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo avere preso in esame un progetto di massima dell' Ufficio del Genio civile di Roma per il prolungamento di metri 150 del molo Innocenziano del Porto d'Anzio, e per la sistemazione del tratto dell'antico molo Neroniano, stimò efficace il prolungamento ad ingrandire il bacino, ma non già ad impedirne gli interramenti ai quali va soggetto; ed emise il parere che debba essere eseguito per ora con semplice gettata. Reputò poi utile pel traffico locale la sistemazione del molo Neroriano, ed opinò doversi approvare con lievi modificazioni. —

Il Consiglio medesimo accolse pure favorevolmente un progetto della Direzione tecnica governativa di Caltanissetta, per le opere di definitiva sistemazione e compimento del tronco Villarosa S. Caterina in Sicilia. —

Vi darò ora il seguito promessovi intorno ai lavori del Tevere.

Dopo avervi intrattenuto nella precedente mia del *lavoro di ritaglio della sponda sinistra alla Regola*, vi diedi l'elenco delle opere, ciascuna col proprio numero d'ordine, costituenti complessivamente il *lavoro di escavazione e rimozione di ostacoli in alcuni tratti dell'alveo nel tronco percorrente la città di Roma.* Scendiamo ad alcuni particolari, mediante i quali saremo edotti dal fatto e del da farsi, relativamente a questo secondo appalto.

Sotto le luci del Ponte Sisto (che è la località segnata col numero d'ordino 4), venne eseguito lo sgombramento della luce destra sino quasi alla linea del fondo sistematico. Si è precinto all'uopo il piazzale del lavoro mediante tura, la quale si dovette spostare parecchie volte per sopprimere le vie d'acqua, che comparivano sul fondo di rottami e nuclei murali, dentro cui furono confitti i pali della tura medesima.

L'Impresa appaltatrice Campos rinunciò per quest'anno al disegno di compiere lo sgombramento di detta luce, aggiornandone il termine alla stagione favorevole dell'anno prossimo. Precinse invece il piazzale della luce sinistra, senza essere però ancora riuscita a sistemare la tura in modo da poter provvedere all' esaurimento dell'acqua, causa le sovraccennate difficoltà del fondo.

Di fronte alla Fabbrica del sapone (località N. 7) e all'antico Ponte Sublicio (località N. 13) venne eseguita la parte di sgombero soprastante al livello di magra ordinaria, essendo per ora quivi impedito il completamento dei lavori da esigenze archeologiche, che vorrebbero conservate alcune parti del ponte.

Le demolizioni nelle località segnate coi numeri 14, 20, 21, 22, 24 sono già finite; e si demolirono inoltre varii fabbricati, meccanismi e congegni appartenenti a molini, giornelli da pesca e simili ostacoli, che evidentemente ingombravano l'alveo vivo del fiume.

Ma, volere o volare, converrà oramai attendere la nuova stagione lavorativa, dopo le ordinarie piene invernali, per dare completo sviluppo anche a siffatti lavori, che pure non sono sospesi, volendosi godere sino all'ultim'ora del presente magnifico bel tempo.

Il taglio della sponda e terreno soprastante, alla destra del Tevere, nel tratto immediatamente superiore al Ponte Sisto di contro alla Farnesina, della lunghezza di m. 554, fu altresì appaltato all'Impresa Campos, cessionaria Bonora, per l'importo di L. 1,128,448.

L'opera consiste nell'allargamento dell'alveo, tagliando il terreno sino al pelo magro del fiume, e nella costruzione del muraglione di sponda oltre alla banchina nella fronte del medesimo, per la formazione dèll'alveo ristretto delle magre.

La larghezza dell'alveo sistemato risulterà di m. 100, al livello della magra, fra le due unghie interne dei muraglioni. I quali avranno la scarpa interna inclinata nella ragione di 1|6 dell'altezza. La banchina avrà m. 8 di larghezza, partendo dall'unghia del muraglione, di modo che l'alveo delle magre resta ridotto in larghezza a metri 84. La cresta dei muraglioni verrà disposta colla cadenza di m. 0,40 per chilometro. Passerà, a Ripetta, a m. 17 sullo zero, correndo poi orizzontalmente fino sotto a Ponte Elio.

Non è eseguita ancora la consegna all'Impresa di quest'ultimo lavoro, ma sarà ccsa imminente, causa le molteplici difficoltà insorte per l'occupazione dei terreni, e specialmente per quelli della villa Farnesina e della Caserma ex-Convento S. Giacomo. Lasciamo la Farnesina, che è d'un privato milionario, epperciò ripugnante a privarsi di un suo luogo di delizie; ma per la Caserma, non ha torto il Ministero della guerra a frapporre ostacoli?

La Direzione governativa dei lavori del Tevere fu affidata, come sapete, all'ingegnere-capo sig. Zucchelli, noto molto favorevolmente nel mondo tecnico per la sua competenza speciale in materia idraulica, per la sua attività ed il suo zelo.

E nel tempo che vigila i lavori in corso, da me descrittivi, egli sta pure redigendo disegni per nuovi lavori di grande rilievo, da presentarsi all'approvazione del Ministero entro l'anno corrente. B.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sappiamo che il Ministero dei lavori pubblici, con decreto del 31 ottobre p. p., ha approvato i progetti di altri 4 ponti e viadotti sulla linea della Pontebba, fra i chil. 62 e 66.

Tali ponti sono: un ponte-viadotto sul Vallone, di 7 luci di 14 metri ciascuna; altro ponte-viadotto sul Vallone, pure di 7 luci di 8 m. ciascuna; un terzo ponte-viadotto sul Vallone, di 3 luci di 12 m. ciascuna; ed un ponte di 22 m. di luce sul Rio della Costa.

L'Amministrazione dell'Alta Italia darà, durante il prossimo inverno, le occorrenti disposizioni pei lavori di fondazione.

La Direzione generale delle Ferrovie dell'Alta Italia

ha aperto la gara per la fornitura di altre 10 locomotive da merci a carrello mobile. La presentazione delle offerte avrà luogo non più tardi del 1° dicembre p. v.

Le Ditte chiamate a concorrere sono in numero rilevante, e fra queste si comprendono le principali d'Italia. La consegna delle locomotive si farà entro il termine di un anno. Questo lungo ed inusato periodo di tempo venne stabilito allo scopo di facilitare alle Ditte nazionali il modo di poter fare concorrenza ai costruttori stranieri.

Il *Giornale dei lavori pubblici* del 31 ottobre p. p. annunciava che negli ultimi giorni del detto mese la Casa costruttrice G. Sigl e Comp. di Wiener-Neustadt aveva cominciato la consegna delle locomotive merci, a 6 ruote accoppiate, per la Società dell'Alta Italia; e che, malgrado le dette macchine, in numero di 22, sieno state costrutte in soli 5 mesi ed a prezzo tenuissimo, nulla lasciano a desiderare, sia per qualità di materiale, che per esecuzione. Lo stesso giornale aggiungeva che il progetto delle medesime fu studiato dal cav. C. Frescot, ing.-capo del Servizio del Materiale nelle suddette Ferrovie; e la costruzione venne sorvegliata dal sig. ing. G. Mazza, ispettore della Trazione.

Noi siamo in grado di rettificare e completare come segue le suaccennate notizie:

Le locomotive merci, che in parte già giunsero a Torino dalla fabbrica *Actien Gesellschaft der Locomotiv-fabrik vormals G. Sigl in Wiener Neustadt*, e che vennero provate con esito soddisfacente, sono in numero di 20, e non di 22.

Il tipo però non è nuovo; esso è quello così detto del *Bourbonnais;* e già era rappresentato nel materiale ferroviario della Società dell'Alta Italia da ben 166 locomotive fabbricate negli anni passati. L'Ufficio d'arte della Società stessa, diretto dall'ing. Bertoldo, e sotto la guida dell'ingegnere-capo del Servizio del Materiale, cav. C. Frescot, preparò tutti i disegni relativi a tali macchine, introducendo nel tipo vecchio quelle modificazioni che vennero consigliate dai progressi fatti dalla scienza in tale materia.

Fu questa circostanza che in parte contribuì ad ottenere l'appalto delle 20 locomotive a prezzo eccezionalmente basso, non avendo avuto la Fabbrica assuntrice da perder tempo per preparare i disegni di costruzione, perchè tutti quanti le furono inviati dalla Società.

L'Ufficio d'arte delle ferrovie dell'Alta Italia ebbe già a dar prova della sua capacità, sia quando compilò il progetto di massima delle locomotive a gran velocità e di quelle da montagna, che prestano utilissimo servizio; sia ora che per le 10 nuove macchine, che si stanno costruendo nelle officine di Florisdorf (presso Vienna), compilò un progetto originale di locomotive con carrello girevole.

Aggiungiamo, per ultimo, che il sig. Ing. G. Mazza venne inviato a Wiener Neustadt onde sorvegliare l'esecuzione delle macchine, sotto l'immediata dipendenza del suddetto Servizio del Materiale.

Possiamo con piacere annunciare che l'Impresa ing. Marotti e Società italiana di lavori pubblici in Torino è venuta ad un'amichevole transazione col Governo circa le varie questioni da vario tempo pendenti per la costruzione dei tre tronchi ferroviarii Romagnano-Muro Bella, Muro Bella-Picerno, e Picerno-Potenza, della linea Eboli-Potenza.

Cessando con ciò la detta Impresa, e subentrando invece l'Impresa Medici, i lavori potranno ora esser condotti con la massima alacrità, con la certezza di vederli ultimati in due anni, termine fissato dal nuovo contratto.

Una seconda tratta dei suddetti tronchi, di 10 chilometri, e precisamente fra le Stazioni di Balvano e Baragiano, venne aperta al pubblico ieri, in prosecuzione di quella già in esercizio, di 7 chilom., da Romagnano a Balvano (V. le *Notizie ferroviarie ital.*).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Eboli-Potenza. — Leggesi nel *Diritto*: Il Ministero dei lavori pubblici ha autorizzata l'apertura dell'esercizio, pel giorno 6 corrente, di un nuovo tronco di ferrovia, costruito per conto diretto dello Stato e facente parte della linea Eboli-Potenza.

Il nuovo tronco è quello compreso fra le Stazioni di Balvano e di Baragiano, della complessiva lunghezza di chilometri dieci. Oltre alle due estreme Stazioni predette, ha una Stazione intermedia pel servizio degli abitanti di Bella e di Muro. Ha opere d'arte di non lieve importanza, fra cui 6 ponti a travate metalliche di apertura da 30 a 50 metri, ed 8 gallerie, fra le quali la principale misura la lunghezza di metri 1600.

Questo, che ora si apre al pubblico, è uno dei tronchi più difficili e più costosi della ferrovia, che per Potenza deve mettere Napoli in diretta comunicazione colla ferrovia del Jonio; il servizio, che si attiverà col 6 corrente, sarà fatto mediante due coppie di treni in prosecuzione di quelli che attualmente si fanno fra Napoli e Balvano.

Con l'apertura del suddetto tronco da Balvano a Baragiano, per arrivare alla Stazione di Potenza, non rimangono a compiersi che soli 28 chilometri di ferrovia in corso di costruzione.

Ferrovia Faenza-Firenze. — L'on. Gessi, deputato di Faenza, a nome dei Municipii di Faenza, Ravenna e d'altri Comuni minori interessati alla costruzione della strada ferrata Faenza-Firenze, ha presentato al Ministro dei lavori pubblici a Roma la lettera seguente, che troviamo nella *Nazione* del 5 corr.

Questo giornale, appoggiando pienamente le istanze dell'on. Gessi, trova solo da notare nella parte storica della sua lettera, forse una inesattezza, certo una lacuna. Essa non può per ora appurare se sia esatto che il granduca Leopoldo II, concedendo la costruzione della ferrovia Aretina, ordinasse che fossero fatti studii per un valico appennino che congiungesse Firenze alla Romagna; certo

è però che il Governo provvisorio della Toscana, presieduto dal barone Ricasoli, e il Governo delle provincie dell'Emilia, presieduto dall'illustre Farini, ordinarono di comune accordo, ai primi del 1860, siffatti studii, ai quali ciascuno dei due Governi deputò suoi commissarii.

Gli studii furono effettivamente compiuti per le tre valli del Lamone, del Santerno e del Montone. Ma, compiutasi frattanto la fausta ed auspicata unione delle provincie toscane ed emiliane al Regno costituzionale di S. M. Vittorio Emanuele II, e costituitosi il Regno d'Italia, al Consiglio superiore dei lavori pubblici toccò di esaminare in ultimo la questione fra le tre linee e di risolverla. E il Consiglio superiore, come dice la lettera, prescelse fra tutte la linea del Lamone.

Ecco ora il testo della suddetta lettera:

« *Eccellenza*,

« Già da molti anni, fino da prima che le sparse membra d'Italia fossero riunite in un sol Regno, queste nostre popolazioni romagnole e toscane sentivano il bisogno di una ferrovia che le avvicinasse valicando l'Appennino, e ne facevano domanda ai rispettivi Governi.

« Fu allora che un decreto del granduca Leopoldo II, nel concedere la costruzione della ferrovia Aretina, ordinava fossero fatti gli studii per un valico appennino che congiungesse Firenze alla Romagna.

« Così e Faenza e Forlì ed Imola intrapresero gli studii, e distinti tecnici iniziarone diligenti esami delle vallate del Lamone, del Montone, del Santerno da un lato, e della Sieve dall'altro; intanto affermavasi sempre più la necessità di un nuovo valico in appoggio dell'unico e mal sicuro della Porretta.

« La gara, che era sorta fra queste tre linee, fu finalmente risolta da una Commissione governativa, la quale, formata di peritissimi ingegneri del Genio civile sul finire del 1870, dopo accurato esame comparativo e con dottissime considerazioni, presceglieva fra tutte la linea del Lamone e della Sieve, che è quella appunto che abbiamo l'onore di domandarvi.

« Ma il 20 settembre di quello stesso anno ridonava finalmente all'Italia la storica sua Capitale, segnando così il più grande avvenimento del secolo coll'abolizione del dominio temporale dei papi, coronando l'edificio della grande opera della unità e della libertà della patria.

« Questo felice avvenimento turbava alquanto i concetti che si erano prima formati sul sistema ferroviario del Regno, ed aggiungeva un nuovo obbiettivo alle linee che dalla valle del Po dovevano valicare l'Appennino.

« Così, a competere colle tre linee sopra nominate, altre se ne aggiunsero, che per le valli del Ronco, del Savio, della Marecchia, del Metauro, farebbero capo ad Arezzo.

« Ma, se taluna di queste potrebbe vantare qualche preferenza sulle prime, avuto riguardo all'obbiettivo della Capitale, non soddisfarebbe però al pari di quelle alle esigenze militari d'Italia, ed alle commerciali delle provincie nostre, per le quali riescirebbe del tutto superflua.

« Strategicamente si vuole che la linea sia interna, che cada nel raggio d'azione della piazza di Bologna, il cui limite massimo fu fissato a 50 chilometri, e serva agli scopi tattici e logistici in tempo di guerra. La Commissione militare, composta dei più illustri generali, ebbe a scegliere lo sbocco — ad Imola preferibilmente od a Faenza —; e questo giudizio non può essere mutato pel trasporto della Capitale, perchè non viene esteso il raggio di azione di Bologna, nè alterato il movimento di dislocazione dell'esercito, quando si possa evitare un troppo grande ingombro di truppe e di materiali in una delle Stazioni della Toscana.

« Quanto agli interessi commerciali, le provincie nostre hanno sempre domandato una ferrovia, che unisca il centro della Romagna col centro della Toscana, che scorra da Firenze in direzione di Ravenna, che avvicini i due mari, appunto perchè le contrattazioni commerciali ed il giro degli istituti di credito sono assai più vivi tra la Romagna, Firenze e Livorno, che non tra la Romagna, l'Umbria e la lontana Roma; e fu già altra volta luminosamente dimostrato che la ferrovia del Lamone è la più breve che costruir si possa da qualunque porto adriatico tra il Po ed Ancona e quello tirreno di Livorno.

« Quanto alle comunicazioni tra l'Alta Italia, i valichi appennini e Roma, la maggier lunghezza di questa nostra linea, a paragone di qualunque altra, non potrebbe mai essere più di quanto con treno diretto si percorre in un'ora; il che, in un percorso di 500 chilometri, diventa frazione minima, e, più che della scelta di una linea, è questione di velocità e di coincidenza di treni.

« Onde è che, a nome della provincia di Ravenna e di quella parte della Fiorentina che abbiamo l'onore di rappresentare, porgiamo vive istanze all'E V, perchè nel progetto di legge da sottoporre al Parlamento pel complemento della rete nazionale, la scelta del valico appennino, pel quale devesi costruire una ferrovia, cada sulla linea per val di Sieve e val di Lamone; alla cui spesa di costruzione le Amministrazioni che rappresentiamo, molte delle quali votarono altra volta cospicue somme di sussidio, sono pronte a concorrere in quella misura che sarà richiesta dalla categoria in cui per legge sarà collocata.

« La facilità tecnica di costruzione, la minore spesa sovra tutte le concorrenti, la maggior brevità, le ottime condizioni planimetriche ed altimetriche, la maggior popolazione beneficata, la potenzialità strategica e la importanza economica di questa linea, ci rendono fidenti che i desiderii delle popolazioni nostre saranno appagati, e che queste valli, per le quali passavano un giorno le vittoriose legioni romane, saranno solcate da una ferrovia, veicolo agli eserciti ed ai commerci dell'Italia risorta ».

Ferrovie nelle Puglie. — Scrivono da Napoli alla *Perseveranza* del 1° corr:

L'esempio del Veneto, in fatto di ferrovie provinciali, comincia a fruttare anche tra noi, dove solo la cosa è possibile, cioè nella pianura pugliese. Le provincie di Capitanata e di Terra di Otranto, sembra che abbiano finalmente potuto raccogliere, da offerte comunali e provinciali, tutta la somma necessaria a costruire i due tronchi più urgenti delle loro reti, cioè quello da Foggia a Manfredonia e quello da Zollino a Gallipoli sull'Jonio. Il primo darebbe a Napoli ed alla Capitanata lo sbocco più diretto e più sicuro nella rada, che il Gargano difende dai venti settentrionali. Il secondo unirebbe, per la linea più breve, l'ultimo tratto della lunga ferrovia adriatica coll'Jonio, sul più importante scalo che la Puglia ha sul golfo di Taranto; perchè da Gallipoli si imbarca principalmente l'olio, che è la più ricca delle esportazioni pugliesi.

Queste due linee, che superano insieme in lunghezza i 100 chilometri, sono di costruzione agevolissima, essendo il terreno tutto piano e senza neppure un corso d'acqua; sicchè si potrebbero ben presto vedere in esercizio.

Ferrovie in Sicilia — Scrivono da Palermo, 29 ottobre, all'*Opinione*:

La notizia data dall'on. Morana nel suo discorso, cioè che saranno stanziati nel prossimo bilancio i fondi per la costruzione della linea ferroviaria da Palermo a Catania per la linea di Vallelunga, con diramazione per Caltanissetta e Girgenti, non è stata qui accolta generalmente con molto favore, appunto perchè l'on. Morana aggiunse che, ancora quando lo stanziamento dei foudi fosse dalla Camera approvato per l'impegno che ne hanno preso i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, sarà probabilmente costruito prima il tronco delle Caldare, costituito di pochi chilometri, e che unirebbe immediatamente Catania a Girgenti.

Questa immediata unione di quelle due provincie, che lascierebbe per un dato tempo isolata la città di Palermo, qui da molti non è ben veduta; perchè ritegono che, una volta avviato il commercio per Girgenti, difficilmente se ne svierà quando sarà costruita la grande linea diretta da Palermo a Catania per Vallelunga, e perciò il danno di questa città sarebbe grandissimo. Ma bisogna, come ben disse l'on. Morana, fare di necessità virtù; purchè i fondi sieno stanziati nel bilancio, sarebbe strano il pretendere che non si costruiscano pochi chilometri di strada, i quali in sostanza, benchè per una linea più lunga, mettono in comunicazione Palermo con le altre provincie dell'isola.

A proposito di ferrovie, avrete inteso dire che il Ministero ha fatto delle pratiche presso il nostro comm. Florio per indurlo ad assumere tutti i lavori di costruzione ed i servizii delle ferrovie in Sicilia. Il signor Florio sarebbe dispostissimo ad aderire all'invito del Ministero, purchè a lui si uniscano nell'impresa altri banchieri siciliani. Ed io ho ragione di credere che il desiderio del signor Florio sarà secondato, perchè mi si assicura che molti banchieri non sarebbero alieni dal prender parte all'impresa, che sotto tutti i rapporti sarebbe utilissima alla Sicilia, la quale sinora, disgraziatamente, non è andata molto avanti per spirito di associazione. Il comm. Florio acquisterebbe con ciò un maggior titolo alla gratitudine dei suoi concittadini, i quali gli sono riconoscenti per i grandi vantaggi recati al commercio con la sua Società di navigazione.

Ferrovia Pinerolo-Bricherasio-Barge — Il 31 ottobre p. p. adunavansi nuovamente in Torino i rappresentanti dei Comuni interessati per la costruzione di questa linea, nonchè i promotori della medesima. L'adunanza fu numerosa, e veniva redatto e firmato dagl'intervenuti un memoriale da rassegnarsi al Ministero, affinchè sia presentato alla Camera nella imminente apertura. Tutto fa credere che possa essere coronato di felice successo.

Tramway da Oneglia a Porto Maurizio — Scrivono da Oneglia, 28 ottobre, al *Commercio di Genova*:

Due Società, belga l'una e italiana l'altra, hanno proposto alla nostra Provincia di concorrere allo scioglimento della quistione dell'unione di Oneglia e Porto Maurizio collo stabilire fra le due città un *tramway*.

Alla Prefettura, si dice che già sieno bene avviate le trattative, in modo da attendersene presto un pratico risultato.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Scrivono da Berna, 30 ottobre, al *Journal de Génève*:

Nella conferenza tenutasi da ultimo tra la Società del Gottardo e l'imprenditore Favre, intorno ad una nuova sospensione della causa da questo promossa per ottenere la rescissione del suo contratto (causa pendente dinnanzi al Tribunale federale) pare che, per facilitare un accordo, siasi offerto al signor Favre di prolungare il termine per la esecuzione del tunnel; ma che il signor Favre abbia creduto dover declinare tale offerta, calcolando che, nello stato attuale dei lavori, e se non sopraggiungono avvenimenti impreveduti, il traforo del tunnel sarà compiuto entro il termine fissato.

Secondo informazioni che si ha ragione di credere esatte, il signor Favre acconsentirebbe ad una nuova sospensione della causa, a patto che si ristabilisse la cauzione della Società, o gli si accordasse un privilegio su quella cauzione. Del resto, il signor Favre crede che, senza il suo consenso, gli Stati esteri non avevano il diritto di autorizzare la Società a disporre di tutta o di parte della sua cauzione, considerato che tale favore diminuisce le garanzie ch'erano dapprima assicurate all'imprenditore.

Le cose sono a questo punto. Si capisce facilmente che la Società non abbia fretta ad annuire alla domanda del signor Favre, benchè questa possa parere legittima nel senso che le cauzioni sono, in generale, richieste per tutelare gl'interessi di una parte o quelli dei terzi. Egli è però sperabile, nell'interesse dell'impresa, che le due parti finiscano per intendersi.

D'altra parte, i fondi necessarii al compimento del tunnel sono assicurati, sia dalle sovvenzioni degli Stati, sia da quelle dei Cantoni, i quali, contrariamente alle previsioni degli allarmisti, cominciano ad eseguire i loro versamenti. La Landsgemeinde riunitasi domenica scorsa ad Altorf ha votato il pagamento della sovvenzione dovuta dall'Uri, e ch'era stata prima rifiutata da una precedente assemblea. Del resto, la Confederazione è, secondo il trattato del 15 ottobre 1869, responsabile delle sovvenzioni cantonali di fronte all'impresa, salvo ad usare il diritto di ricorso contro i Cantoni.

Malgrado le voci corse sull'attitudine del Consorzio, per quanto concerne l'ultimo versamento del capitale-Obbligazioni di 20 milioni, è positivo che finora il Consorzio stesso non ha preso alcuna risoluzione definitiva, nè ha opposto un formale rifiuto.

Di fronte agl'imbarazzi in cui la Società si trova, si ode emettere l'opinione che una nuova Società troverebbe, più facilmente dell'attuale, i fondi necessarii per compier l'opera. I partigiani della liquidazione aggiungono che, se i lavori del tunnel non fossero sospesi (il che dipenderebbe soltanto dagli Stati), codesta liquidazione non influirebbe in modo dannoso sull'avvenire dell'impresa in generale.

Ma in questo partito estremo non si tiene alcun conto degl'interessi degli azionisti, e specialmente di quelli degli obbligazionisti, i quali, come interessati, non sono probabilmente dello stesso avviso. È però assai difficile pronunciarsi su tale quistione; ma se la liquidazione può essere evitata, sarebbe certo molto meglio per tutti gl'interessati, perocchè la costituzione di una nuova Società sulle rovine dell'antica non sarebbe cosa facile, stante lo sfavore in cui sono cadute quasi tutte le imprese ferroviarie, e l'incertezza della situazione politica dell'Europa.

— Lo stesso *Journal de Génève* ha poi da Berna, 3:

La Società del Centrale-Svizzero rifiuta di pagare lire 750,000 di sussidio supplementare del Gottardo.

L'Italia ha versato due milioni di lire; essa ha inoltre avvertito il Consiglio federale della spedizione d'un terzo milione in moneta d'argento.

La Germania ha informato il Consiglio federale che è in spedizione un milione in oro.

La Società Nord-Est ha versato la sua quota.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di metri 19 40 dal lato di Göschenen (roccia dura, serpentina), e di metri 19.10 dal lato di Airolo (terreno franoso, armatura necessaria); in totale metri 38,50, cioè metri 5.50 in media giornaliera.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici ha autorizzato la Compagnia delle strade ferrate dell'Ovest ad aprire all'esercizio pel servizio dei viaggiatori e delle merci, a partire dal 5 corr., la sezione della linea da Laval a Chateau-Gontier, compresa tra Laval e Longuefuye. La lunghezza di questa sezione è di chilom. 28.775.

Disastro ferroviario in Francia. — Leggesi nel *Courrier du Nord:*

Il treno di viaggiatori in partenza da Valenciennes per Condè, il 1° corr. alle ore 9.40 di sera, alla biforcazione della Bleuze-Berne si scontrò col treno di viaggiatori proveniente da Lilla e che giunge a Valenciennes a 10 ore.

Ne nacque un terribile urto: un guarda-freni della Compagnia d'Anzin, che si trovava nel primo treno, è rimasto ucciso sul colpo, e 14 persone, di cui parecchie di Valenciennes, ricevettero ferite o contusioni più o meno gravi.

L'accidente è dovuto ad una falsa manovra dello scambiatore alla biforcazione da Lilla a Valenciennes.

— Notizie posteriori recano che lo scambiatore, appena s'accorse dello sbaglio commesso, mandò delle grida, che non furono udite; poi fece scoppiare un petardo, che permise ai macchinisti del treno di serrare i freni e rovesciare il vapore, ma la distanza da percorrere era così minima, che l'urto fu inevitabile e spaventoso.

Dopo il disastro, l'aspetto della strada era deplorevole. Le due macchine erano interamente sfondate; uno dei *tenders* era ritto in piedi e l'altro rovesciato; tre furgoni e due vetture erano infranti, e parecchie altre danneggiate.

Tutti i fuochisti e macchinisti, ch'ebbero fortunatamente il tempo di saltare a terra, furono feriti più o meno gravemente, come pure una ventina di viaggiatori, 15 dei quali furono trasportati all'officina di Bleuze-Berne. Un povero ingrassatore fu estratto dalle macerie, dopo due ore, colla testa fracassata e tutto coperto di ferite.

Una quindicina di mille franchi, ch'erano trasportati dai due treni, furono sparsi sulla strada, ma vennero poi raccolti dagl'impiegati. Un sacco contenente 10ₘ fr. in biglietti di Banca fu trovato da uno dei gendarmi di servizio e consegnato al capo-stazione.

Ferrovie austriache — La *Montags Revue* assicura esser certa l'adesione delle due Camere all'acquisto delle strade ferrate Francesco Giuseppe e Rudolfiana. Il Ministro del commercio, in vista di ciò, prende già le disposizioni necessarie, perchè queste ferrovie vengano in possesso dello Stato ancora prima dell'anno nuovo.

Ferrovie in Rumania e Bulgaria — Per norma di coloro che intendessero recarsi in Rumania e Bulgaria per attendervi ai lavori ferroviarii, trascriviamo qui appresso un telegramma del nostro Ministero interni:

« Ministero esteri partecipa che attendonsi di passaggio Vienna, in questi giorni, diverse centinaia lavoranti italiani diretti Rumenia, scopo trovar lavoro costruzioni ferroviarie, che credesi vengano ordinate Governo russo in Rumenia e Bulgaria.

« Prego sorvegliare arruolamenti lavoranti e prevenire popolazioni che Ministero esteri avvertì che non potranno accordarsi sussidii, nè darsi istruzioni od informazioni dai regii rappresentanti, nè dall'Ambasciata russa, nè dalle Autorità locali.

« Occorre perciò siano stipulati patti ben chiari fra operaj ed intraprenditori per eventuali spese malattie e pel rimpatrio ».

— Da una corrispondenza dal teatro della guerra al *Corriere della Sera* togliamo poi il brano seguente:

Malgrado la grande attività che mostrano i capi-ingegneri russi, le ferrovie Bender-Galatz e Pratesti-Zimnitza non saranno finite avanti la metà di dicembre. Sorgono sempre nuovi ostacoli, che però si vinceranno colla pertinacia e coll'oro. Si aspettavano dall'Austria le rotaie di ferro ordinate per la strada Pratesti-Zimnitza, quando si seppe ch'erano state sequestrate dal Governo ungherese, una parte a Orsova (caricate sopra 150 vagoni), un'altra parte a Pest sopra vapori da Vienna (*).

Continuano ad accorrere in questi paesi ingegneri, imprenditori, operaj italiani per i lavori delle ferrovie intraprese o da intraprendersi in Rumania e in Bulgaria per conto del Governo russo. Credo che ci sarebbe impiego per molti e molti altri. I più appartengono all'Italia settentrionale: sono veneti, lombardi, piemontesi; c'è però anche qualche napoletano e qualche siciliano. Osservo che la massima fratellanza regna tra loro, qualunque sia la parte d'Italia in cui siano nati. I grandi lavori ferroviarii in Bulgaria e più tardi nella Tracia possono essere una fonte di buoni guadagni per molti dei nostri, come furono finora quelli dell'Austria-Ungheria e della Rumania.

— Il *Journal de Charleroi* dice che parecchi opificii hanno colà ricevuto ordini per costruzioni di vagoni per conto del Governo rumeno. Un solo opificio ha ricevuto ordinazione per 2000 vagoni.

Ferrovie in China — *L'Osservatore Triestino* pubblica le seguenti notizie dalla China:

Scrivono da Scianghai che lord Derby ha telegrafato alla legazione britannica a Pekino, affinchè faccia una energica rimostranza presso il Tsung-li-Yamen riguardo alla progettata chiusura della strada ferrata di Woosung, cosa questa che dovrebbe essere considerata come un atto poco amichevole. Anche la Camera di commercio di Scianghai intende inviare al Corpo diplomatico estero a Pekino un indirizzo su tale riguardo. È quindi a sperarsi che sia salvata questa ferrovia, riguardata come un passo importantissimo pel progresso della China.

— Un telegramma da Scianghai, 25 ottobre, ai giornali inglesi annunzia invece che le Autorità chinesi hanno preso officialmente possesso della strada ferrata di Woosung, facendo sospendere la circolazione su quella linea.

(*) Secondo un recente telegramma Stefani, il Governo ungherese ha già autorizzata la spedizione delle rotaie rumane.

(Redazione)

Notizie Diverse

Fortificazioni di Roma — I lavori per le fortificazioni di Roma sono già stati deliberati ed iniziati. Gli intraprenditori hanno assunto l'impegno di terminarli per il 1.° maggio; per il 14 marzo devono averli condotti al punto che i cannoni possano fare le salve per la festa del Re.

I cannoni da 16 sono già tutti, come è noto, in Roma nella spianata del Macao.

Pesatore automatico. — *L'Economista d'Italia* dice che il Ministero delle finanze ha dato un primo ordinativo di dugento pesatori, secondo un modello studiato e proposto dal Comitato tecnico permanente, costituito per vegliare all'applicazione di tali nuovi congegni, e presieduto dall'onorevole comm. Ferrara.

Si assicura che tale modello rimedii alle imperfezioni del pesatore, che fu premiato nel concorso tenutosi nel decorso anno: imperfezioni che impedirono finora di operare la desiderata sostituzione del pesatore al contatore nella commisurazione della tassa sul macinato.

Nuova macchina effossoria. — Srivono da Como, 29 ottobre, alla *Lombardia*:

La macchina effossoria, costrutta nello stabilimento meccanico della ditta Bernasconi, Mauri e Volonterio in Como, nella occasione della Fiera comense ottenne la medaglia d'argento, vale a dire il premio massimo in tale circostanza accordato alle macchine esposte. Anzi il detto premio venne propriamente assegnato al signor Giov. Carissimo, autore del disegno e del progetto della macchina in discorso.

Il piroscafo in ferro, che deve portare la macchina, venne già varato, e galleggia sulle acque del Canal Bianco, presso Barucchella, nella provincia di Rovigo. Ora si sta applicandovi la motrice a vapore, bella macchina ad alta e bassa pressione, della forza di 60 cavalli, e destinata a muovere così il piroscafo, come le 48 secchie, da cavafango. Fra un mese tutto sarà allestito, e non dubito dell'esito, conoscendo per prova la singolare perizia del progettante e dei costruttori.

Locomotive stradali. — Leggesi nel *Commercio di Genova*:

Domenica e lunedì vennero fatte le prove di una locomotiva stradale di nuovo modello, giunta dall'Inghilterra, e destinata pel nostro esercito. Come tutti sanno, già da qualche tempo le locomotive stradali sono adoperate nel Corpo del treno e del Genio pel trasporto dei carriaggi; e da quanto pare, sono destinate a rendere importanti servigi per l'economia, riunita ad una relativa velocità, percorrendo essa in media 6 chilometri l'ora, e potendo raggiungere la velocità di 8 chilometri.

La locomotiva provata trasportò una lunga fila di carri da artiglieria, carichi di palle ogivali destinate ai cannoni di grosso calibro, che sono stati di recente eretti lungo le mura dal mare sino alla Lanterna.

Costruzioni navali. — Nel golfo di Napoli, il 29 ottobre, si fece le prove della macchina dell'*Ortigia*, nuovo piroscafo della Società Florio, costruito nel cantiere dei fratelli Orlando di Livorno. Le prove riuscirono a meraviglia, e la flotta del comm. Florio si è arricchita d'un nuovo piroscafo, che può stare a pari delle migliori costruzioni straniere.

L'*Ortigia*, dalla macchina allo scalo, è tutta costruita in Italia e da artefici italiani. La macchina è uscita dalle officine Florio di Palermo; essa ha la forza di 3,000 cavalli. Il piroscafo è lungo 300 piedi inglesi, e fila 16 miglia all'ora.

Assistettero alle prove l'ammiraglio Del Carretto, la Commissione governativa, il Direttore della posta di Napoli ed altri invitati. Tutti poterono notare con piacere che questo piroscafo non ha nulla da invidiare a quelli costrutti dall'industria straniera.

Concessione di miniere. — La *Gazzetta Ufficiale* del 30 ottobre p. p. annuncia che in udienza del 12 set-

tembre scorso, S. M. si è degnata firmare il contratto, col quale all'ingegnere Gian Luca De Katt è concessa la miniera di piombo denominata *S' Ega Porceddu*, sita in Comune e circondario d'Iglesias, provincia di Cagliari; e la miniera di zinco denominata *Sedda de is Moddizzis*, esistente nello stesso Comune d'Iglesias, viene concessa ai signori eredi di Niccolò Coloru Achenza, Gian Tommaso Talu, eredi di Biagio Croso, Antonio Piras, Giovannino Piras, eredi dell'avv. Emanuele Cicilloni, avvocato Luigi Dedoni Orru, comm. Giovanni Serpi, ed avv. Nicola Ferracciù.

Uffici telegrafici. — Il 1° corrente in Alessano, Palagiano e Ruffano (prov. di Lecce) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

L'Ingegneria civile e le arti industriali. — È pubblicata la dispensa di ottobre (Anno III) contenente :

Architettura e belle Arti. — La cupola di S. Gaudenzio in Novara, architettura del professore comm. Alessandro Antonelli *(con tre tavole litografate)*.

Geometria pratica. — Sull'esattezza delle misurazioni di lunghezze colla ruota di Wittmann.

Meccanica applicata. — Considerazioni teoriche e deduzioni pratiche sul miglior impiego dell'aria compressa nelle locomotive.

Sunto dei lavori di Associazioni scientifiche — Società degli Ingegneri civili a Parigi — Il tunnel sotto la Manica. — Società dell'Industria mineraria in Francia. — Dati pratici per la trazione meccanica sulle ferrovie a binario ridotto. — Istituto del ferro e dell'acciaio. — Necessità di maggiore istruzione tecnica in Inghilterra. — La questione dei combustibili. — Altre sorgenti di forza motrice.

Chimica applicata. — Sulle alterazioni cui possono andar soggette le acque lungo i tubi di piombo.

Bibliografia. — Manuale del Marmista.

(Abbuonamento annuo L. 12. Sono pure in vendita la 1ª e 2ª annata, al prezzo di L. 12 cadauna: rivolgersi alla *Tip. e Lit. Camilla e Bertolero* in Torino, Via Ospedale, 18).

Concorso. — La Società tecnica francese per l'indusrtia del gas mette al concorso per il Congresso del 1878 le questioni seguenti :

1. Premio di 2000 franchi all'autore della migliore memoria sopra il riscaldamento economico dei forni a gas per i combustibili allo stato solido, liquido e gassoso.

2. Premio di 1000 franchi all'autore della migliore memoria sull'estrazione del gas in generale e sugli apparecchi impiegati a ciò.

3. Premio di 1000 franchi all'autore della migliore memoria sull'impiego delle canalizzazioni dei gas e sui mezzi di scoprirne le fughe e ripararle.

4. Premio di 1200 franchi ripartito tra gli autori delle due migliori memorie presentate al Congresso sopra questioni diverse dalle precedenti.

5. Premio di 200 franchi dati al sotto-maestro o all'operaio più anziano e che abbia prestato il migliore servizio in una officina del gas.

Le memorie saranno inedite e scritte in francese, e dovranno essere tutte inviate al presidente del Comitato prima del primo maggio 1878, colla solita etichetta riprodotta su di una busta sigillata con entro il nome dell'autore della memoria, che sarà aperta al momento della proclamazione dei premii in Congresso.

Quanto alle memorie partecipanti al concorso dei due premii del paragrafo 4°, potranno essere sottoscritte, ma anche queste rimesse avanti il 1° maggio 1878.

Chiunque, francese o straniero, membro delle Società o no, può concorrere.

In ciò che concerne il premio di 200 franchi, di cui nell'art. 5, i titoli dei candidati dovranno essere indicati e constatati dagli amministratori o direttori d'officine.

I premii saranno aggiudicati dal Comitato sul rapporto di una Commissione di cinque membri nominati dallo stesso Comitato, e saranno distribuiti in assemblea generale.

Esposizione di Parigi pel 1878. — I giornali francesi assicurano che non trattasi affatto di ritardare la data dell'apertura dell'Esposizione. I lavori di costruzione sono avanzati quanto basta perchè gli espositori siano *fin d'ora* nella possibilità di prendere possesso dei posti che sono loro assegnati, cosa che non si potè fare che due mesi più tardi in occasione dell'Esposizione del 1867.

Nell'*Italiano a Parigi*, del 26 ottobre, leggiamo poi le seguenti informazioni:

Nell'interno del palazzo principale al Campo di Marte, gli operaj *parqueteurs* stanno ultimando il pavimento delle gallerie, mentre i muri divisorii sorgono da ogni parte. Il posto serbato ad ogni Stato è indicato da iscrizioni dipinte sulle grandi colonne delle navate interne ed esterne.

Gli espositori prendono già le disposizioni per cominciare le loro operazioni. In faccia all'ingresso principale, la vôlta della ferrovia, che segue il *quai*, è quasi terminata. Nel parco, a poca distanza dal giardino dell'est, che è completamente piantato, s'innalza l'edificio destinato alla Esposizione di Creusot. I laghi dei due giardini sono pieni d'acqua. Gli ornati dei due grandi vestiboli, impressi sul posto negli opificii dei signori Leschesne e Cruchet, sono quasi finiti: fra una quindicina di giorni si comincierà a collocarli.

Al *Trocadero*, la grande sotonda centrale è talmente zeppa di impalcati, che i visitatori non possono attraversarla senza pericolo. L'interno di questa enorme cupola è popolata da pittori, da scultori, da tettaiuoli e da falegnami. Le torri moresche che la fiancheggiano sono finite; si comincia a porvi le tettoie, così pure ai ballatoi. All'esterno, un gran numero di operaj stanno scolpendo il colonnato in pietra. Anche la cascata è molto innanzi. Si distingue già chiaramente il disegno architettonico che deve incorniciarla, e i gradini di granito, sui quali devono scorrere le acque.

La Commissione delle compere, nella sua ultima seduta, ha pronunziato le seguenti aggiudicazioni:

Fornitura per collocamento di candelabri e lanterne per l'illuminazione dell'Esposizione, L. 30,000 — Costruzione dell'edifizio di dogana e di manutenzione presso la Stazione, L. 24,000 — Colonne ed archi in ferro fuso e pavimento della gran sala del Trocadero, L. 200,000 — Disposizione interna della galleria di belle arti al Campo di Marte (lato sud) L. 50,000, (lato nord) L. 55,000 — Disposizione dei sostegni di trasmissione nei due padiglioni annessi alle gallerie delle macchine (sezione francese) L. 35,000 — *Ascensori* nelle torri del palazzo del Trocadero, *restaurants* di lusso, poltrone a ruote, ecc.

— Dalle ultime informazioni sappiamo che i due *ascensori* suaccennati saranno i più colossali tentati fino ad ora. Essi porteranno ognuno cento persone, e costeranno ognuno 35,000 lire.

Esposizione industriale a Carlsruhe. — Leggiamo nella *Nazione*:

Abbiamo notizie precise sulla Esposizione generale di oggetti industriali e di belle arti, apertasi non ha guari a Carlsruhe. È questa la seconda Esposizione di simil genere tenutasi in quella città. La prima v'ebbe luogo nel 1861. Oltre queste due Esposizioni generali, una diecina di Esposizioni, di carattere più o meno locale, hanno avuto luogo dopo il 1867 a Carlsruhe, Fillingen, Friburgo, Staufen, Sahr, Ponaneschingen e Heidelberg.

Il Ministero del commercio, la città di Carlsruhe, la Società dei mestieri di quella città e gli espositori si sono sforzati di ottenere lo scopo che si erano proposti. Nello stesso momento furon poste in evidenza le ricchezze del paese, le sue forze industriali, gli elementi di benessere della popolazione. Si può dire che l'esito ha coronato gli sforzi comuni.

L'Esposizione presenta l'insieme dei prodotti industriali del Baden destinati al commercio, le materie prime che i numerosi stabilimenti lavorano, gli strumenti che essi impiegano a siffatto scopo. Quasi mille espositori vi concorsero. Mannheim vi è rappresentata dai fabbricanti di macchine, di prodotti chimici, dalle sue fabbriche di tabacco, di mobili, di specchi ecc.; Pforzheim dalla sua gioielleria; Carlsruhe dalle sue locomotive e dai numerosi prodotti di arti e mestieri; Sahr dai suoi tabacchi da naso, dalle sue concie, dalla sua filatura e tessitura, e dalle sue manifatture di cartone: la Foresta Nera dai suoi orologi, dai suoi

strumenti di musica e dalle sue treccie e cappelli di paglia; Wiesenthal dalla sua industria tessile. Niun prodotto forestiero propriamente detto figurava all'Esposizione.

L'Esposizione attuale sarà chiusa il 14 novembre.

Il catalogo dell'Esposizione fu redatto nella stessa guisa del catalogo tedesco dell'Esposizione universale di Vienna.

L'Imperatore di Germania e il gran duca di Baden, colla loro presenza fra gli espositori, hanno dato una prova dell'interesse che essi prendono ai progressi industriali di quel paese, che, sebbene piccolo per territorio, occupa nullameno un posto onorevole nell'Impero germanico.

Premio industriale. — Siamo lieti di registrare una giusta onorificenza e ricompensa accordata ad un solerte impiegato delle ferrovie dell'Alta Italia, al signor Basilio Castelli, telegrafista-viaggiante (nativo di Brescia, ma dimorante per servizio a Treviso); il quale si dedicò con particolare amore al perfezionamento degli apparati telegrafici ad uso delle ferrovie.

Infatti, nella recente Esposizione industriale di Rovigo, nel gruppo 19° della Sezione III (*Istrumenti ed apparati di precisione*), egli ottenne il *diploma d'onore di 2° grado* per una pila elettrica, per un manipolatore-distributore, e soprattutto per il suo *avvisatore dei treni*, di cui già abbiamo parlato con lode nel nostro numero del 22 novembre 1873.

Riguardo poi alla pila Castelli, possiamo aggiungere che essa costituisce una importante modificazione della Daniell, come lo sono pure quelle Minotto e Calland; perocchè la prima presenta il vantaggio della lunga durata coll'effetto utile del 90 % mentre è di molto inferiore quello ottenuto dalle altre, come venne già constatato dalla Commissione del R. Istituto Veneto di scienze, lettere ed arti, la quale conchiuse il suo rapporto sulle esperienze fatte, proponendo di manifestare al signor Castelli *l'approvazione della modificazione da lui immaginata.*

La Sebastina. — *La Revue maritime et coloniale* scrive che la nuova polvere esplosiva, chiamata *Sebastina* dal suo inventore M. Fanheljelm di Stoccolma differisce dalla dinamite ordinaria in ciò, che l'assorbente impiegato è una specie di carbone di legno assai poroso, il quale ha una parte importante nella combustione. La nitroglicerina nell'esplodere, dà luogo ad una produzione di acido carbonico, di azoto e di ossigeno. Nelle dinamiti a basi inerti questo ossigeno resta libero, mentre che nella polvere in discorso serve alla combustione di una parte del carbone; la qual cosa aumenta lo sviluppo di calore e la tensione del gas. Siccome però la quantità di carbone necessaria per il completo assorbimento della nitroglicerina è molto più considerevole che quella che è capace di combinarsi coll'ossigeno prodotto nell'esplosione per formare l'acido carbonico, così l'inventore aggiunge alla composizione della sua polvere un sale che colla combustione dà egualmente luogo ad una produzione di ossigeno, il quale poi contribuisce ad abbruciare il carbone eccedente. A tale intento egli usa di preferenza il nitrato di potassa.

Poste e telegrafi in Germania. — Dalla recente pubblicazione del resoconto statistico dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi dell'Impero di Germania per l'esercizio 1876, apprendiamo che, al 31 di quel anno, il territorio postale e telegrafico aveva un'estensione totale di 445,253 chilometri e mezzo.

Il numero degli Uffici postali era di 6664, e di 2532 quello degli Ufficii telegrafici. Vi erano inoltre 5152 spacci di francobolli e 38,422 cassette postali.

Gli impiegati dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi erano 60,333.

Nel corso del 1876, furono spedite per la posta 1,103,299,853 lettere e pieghi, e furono trasmessi 10,649,994 telegrammi. Il valore totale delle spedizioni di danaro ammontò a 14,237,220,943 *marchi*, ed il peso totale delle lettere e dei pieghi postali fu di 228,629,750 chilogrammi.

L'introito totale fu di 116,967,739 *marchi*; e siccome le spese furono soltanto di 109,414,845 *marchi*, così risulta che le entrate superarono le spese di 7,582,894 *marchi.*

COMUNICATI

FERROVIE DELL'ALTA ITALIA

Avviso

Importazione del bestiame bovino in Isvizzera.

Il Consiglio federale, che, non è molto, vietava in modo assoluto l'importazione in Isvizzera del bestiame bovino (buoi, manzi, vitelli, vacche, giovenche, ecc.) sciolto od aggiogato, dichiarato pel macello od altrimenti, ha ora ammesso provvisoriamente l'importazione de' buoi e vitelli, purchè sieno destinati alla macellazione e diretti a località svizzere situate al di quà del Monte Ceneri, se introdotti per la via di Chiasso; al di là, ma non oltre il Gottardo, se introdotti per la via di Locarno; ed in entrambi i casi sotto la rigorosa osservanza delle seguenti prescrizioni:

1. Che il bestiame da macello ammesso, alla sua entrata in Isvizzera, venga senza eccezione alcuna sottoposto alla visita del veterinario cantonale e riconosciuto perfettamente sano;
2. Che le fedi rilasciate dal veterinario sieno presentate al Ricevitore dei dazii federali, cui, oltre i diritti daziarii dovutigli, si pagheranno, a titolo di deposito per garanzia, L. 100 per ogni capo di bestiame grosso, e L. 20 per ogni vitello; il quale deposito verrà in seguito restituito, purchè sieno presentate le fedi sanitarie munite della dichiarazione comprovante l'avvenuta macellazione;
3. Che il bestiame, così ammesso, sia condotto al luogo della macellazione direttamente, senza essere ricoverato in istalle ove sianvi altri animali.

Nel rendere noto al pubblico quanto sopra, quest'Amministrazione lo avverte che, in conseguenza di tali disposizioni, essa declina ogni responsabilità sull'esito delle spedizioni di bestiame bovino consegnato alle proprie Stazioni per essere trasportato in Ivizzera. — E in pari tempo gli rammenta che siffatti trasporti non sarebbero accettati, quando risultassero destinati a località svizzere situate oltre Lugano: conforme all'identica disposizione già partecipatagli coll'Avviso 26 settembre 1876, relativo ai trasporti in genere effettuabili sulla linea Chiasso-Lugano.

Milano, 31 ottobre 1877.

La Direzione Generale dell'Esercizio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Anche per la scorsa settimana devesi pel Mobiliare italiano ripetere la stessa storia, finchè piacerà ai governanti di farci sapere quali intendimenti essi abbiano riguardo a quelle combinazioni ferroviarie, alle quali il Mobiliare è interessato, e dalle quali, non meno e forse più del Mobiliare, ogni ramo d'affari aspetta un incoraggiamento per togliersi dall'inerzia, che già tanto ha nociuto agli interessi del paese. Le Azioni di questo Istituto, ciò malgrado, per virtù intrinseca, si sostengono; e negoziate a principio a 680, caddero solo un giorno a 670, poichè si disse che le Convenzioni correvano gran rischio di naufragare. Si rialzarono dippoi a 678 contanti, e 680.50 fine corrente, e chiusero a 687.

Molte notizie si spargono sul punto delle trattative che riflettono il riscatto delle Meridionali. Però le Azioni di questa Società, che avrebbero dovuto risentire i mali effetti di tali dicerie, cionullameno si tennero ferme nei corsi di 349 a 351. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 232.50 al 233; i Boni sul 570 — Le Obbligazioni Sarde, della serie A, si tennero sul 229.25; quelle della serie B, sul 232.50 — Le Pontebbane sul 366 — Le Lombarde negoziate a 250 a Milano.

La Borsa di Parigi sostenne con favore le Lombarde da 163 a 165. Giova a questo titolo il fatto, che si verifica sulle linee

lombarde un traffico abbastanza attivo, specialmente in questi ultimi giorni, che riuscì il più attivo dell'anno in corso. Le Obbligazioni relative sul 228 circa — Le Vittorio Emanuele vi si negoziarono a 223 — Le Azioni delle Ferrovie Romane a 78; e le Obbligazioni a 250 e 248.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della città di Firenze 1868 — 39ª estrazione eseguita il 2 novembre 1877:

Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.	Obbl.	Pr.
105415	50,000	86870	1,000	34442	500	66690	500
35045	2,000	103687	1,000	40208	500	79832	500
85900	2,000	22736	500	40544	500	94720	500
11557	1,000	22857	500	57894	500	97818	500
48160	1,000	23848	500	59245	500	107777	500

Le Obbligazioni qui sopra enumerate sono rimborsabili colle somme ivi menzionate a datare dal 1° aprile 1878: a Firenze, presso la Cassa della Banca Nazionale Toscana, in oro ovvero al cambio dell'oro.

La prossima estrazione avrà luogo il 1° febbraio 1878 con 20 Obbligazioni rimborsabili con premii, più 346 Obbligazioni rimborsabili con 250 franchi.

Prestito a premii della Città di Genova 1869 — 16ª estrazione eseguita il 2 corrente:

N. 61659 premio di L. 100,000 N. 16250 premio di L. 2,500
» 66732 » 20,000 » 18988 » 2,500
» 40586 » 5,000

Premii da L. 1000.

31822 26342 15879 59878 4141

Premii da L. 500.

58705 63355 61842 28338 10319 6552 68380 36629 15977 41719

Premii da L. 250.

34631 12608 38523 25628 33032 45249 51360 27741.

(Seguono i rimborsi da L. 160).

CONVOCAZIONI

Società privilegiata italiana per la fusione degli zolfi — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 18 corrente in Milano (sala della G. N., piazza Mercanti), per udire il rapporto del Consiglio di amministrazione e dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1876, e per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877.

Société anonyme des mines de plomb argentifère de Gennamari et d'Ingurtosu (île de Sardaigne) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria e straordinaria pel giorno 29 corrente in Parigi, sede sociale (rue Grange Batellière), per deliberare, nella parte straordinaria, sopra proposte di modificazioni allo statuto.

Avvisi d'Asta

Il 12 corrente, presso la Direzione del Genio militare in Torino, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di adattamento del fabbricato del Rubatto a caserma di fanteria in Torino, in diminuzione dell'importo di lire 46,831.20, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse già pubblicate per l'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Delegazione speciale dei telegrafi in Roma (Montecitorio, 121), si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la fornitura quinquennale di 1660 pali telegrafici pel compartimento di Palermo, in diminuzione dell'importo di L. 80,510.26, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse già pubblicate per l'incanto primitivo.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Ferrara, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e rinfianco del tratto d'argine destro di Po, detto Froldo Piacentina, della lunghezza di m. 2480.50, per la presunta somma di L. 70,843. Lavori da eseguire entro 150 giorni. Deposito interinale lire 2500 in numerario o biglietti di B. N.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Schiavi, dall'abitato del detto Comune al confine di Castelguidone presso il bosco Cerreto, della lunghezza di m. 5449.04, per la presunta somma di L. 45,741.43. Deposito interinale L. 1524 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4574.13 idem o rendita D. P.

— Il 16 detto mese, presso il Municipio di Castel Madama (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della nuova strada, che dal detto Comune conduce alla consortile Empolitana, della lunghezza di m. 4529, per l'importo di L. 29,290.65. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1000 idem o rendita D. P.

— Il 19 detto mese, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale di Nicosia, compresa dallo stesso Comune a Villadoro, della lunghezza di m. 11,177, per la presunta somma di L. 76,399.42. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4000, idem o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo San Gervasio verso Spinazzola, compreso tra la Fiumarella e Banzi, della lunghezza di m. 11,147, in diminuzione dell'importo di L. 132,000, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 44ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 29 *ottobre al* 4 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3457	3412 3348	81 »	» »
Viaggiatori	820,905.25	900,567.40	»	79,662.15
Merci a grande velocità . .	300,567.00	302,756.90	»	2,189.90
Merci a piccola velocità . .	969,749.20	978,410.65	»	8,661.45
Totale dei prodotti ferroviari	2,091,221.45	2,181,734.95	»	90,513.50
Navigazione sui laghi . . .	20,922.45	18,513.75	2,408.70	»
Totale della settimana. . .	2,112,143.90	2,200,248.70	»	88,104.80

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 4 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	33,772,342.04	33,754,858.04	17,484.00	»
Merci a grande velocità . .	9,469,100.00	8,912,440.30	556,659.70	»
Merci a piccola velocità . .	36,849,173.93	35,564,583.00	1,284,590.93	»
Totale dei prodotti ferroviari	80,090,615.97	78,231,881.34	1,858,734.63	»
Navigazione sui laghi . . .	834,483.46	695,408.40	139,075.06	»
Totali	80,925,099.43	78.927,289.74	1,997,809.69	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 44ª settimana	598.69	639.43	— 40.74	— 6.37
Prodotti totali	23167.66	23366.75	— 199.09	— 0.85

Strade Ferrate Meridionali

41ª Settimana. — *Dall'*8 *al* 14 *ottobre* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Rete Adriatica e Tirrena			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	405,076.04	280.14
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	494,556.18	342.02
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 89,480.14	— 61.88
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	17,292,713.40	11959.00
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	16,256,086.71	11242.11
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+1,036,626.69	+ 716.89
Rete Calabro-Sicula			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	166,935.82	147.73
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	127,183.88	121.47
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 83	+ 39,751.94	+ 26.26
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,096.76	5,634,189.88	5,137.12
Introiti corrisp. nel 1876 .	988.87	4,654,670.54	4,707.06
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+107.89	+ 979,519.34	+ 430.06

Strade Ferrate Romane

34ª Settimana — *Dal* 20 *al* 26 *agosto* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	464,697.29	14,720.45
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	532,925.65	16,882.29 (a)
Differenza in più . . .	—	—	—
Differenza in meno . . .	—	68,228.36	2,161.84
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 26 agosto 1877.	1,646	18,150,157.03	16,910.87
Periodo corr. 1876	1,646	16,670,160.05	15,509.31
Aumento	—	1,479,996.98	1,401.56
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Ferrovie diverse

Prodotti del mese di settembre 1877

	TORINO-LANZO chil. 32	TORINO-RIVOLI chil. 12	SETTIMO-RIVAROLO chil. 23
Prodotti del mese . . grande velocità	46,837.75	16,429.80	—
Prodotti del mese . . piccola velocità	4,611.42	310.50	8,564.10
Prodotti totali	51,449.17	16,740.30	8,564.10
mese corrispondente del 1876			
Differenza in più			
Differenza in meno			
Ammontare dei prodotti dal 1° gennaio			
Periodo corrispondente del 1876. . . .			
Differenza in più			
Differenza in meno			

ANNUNZI

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno X. Mercoledì 14 Novembre 1877 N.° 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

STATO DI PRIMA PREVISIONE

della spesa del Ministero dei lavori pubblici

PER L'ANNO 1878

Tra gli Stati o Bilanci di prima previsione pel 1878, che il Ministro delle finanze ha presentato alla Camera dei deputati, e che verranno in discussione appena riaperta la sessione parlamentare, importa certo ai nostri lettori conoscere principalmente quello dei lavori pubblici. Ci affrettiamo quindi a riferire la breve Relazione ministeriale, che precede il detto Bilancio, e ne spiega le ragioni e le differenze in confronto del 1877; riservandoci di entrare in più ampii ragguagli, in quanto ci paresse necessario.

La spesa prevista come competenza dell'anno 1878 per tutti i servizii dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, escluse le partite di giro, ammonta in complesso a . . . . L. 85,186,424.12

La competenza propria dell'anno 1877, escluse eziandio le partite di giro, venne approvata col Bilancio definitivo in . [illegible]3,617,619.82

Quindi la prima previsione pel 1878 presenta sulla previsione definitiva pel 1877 [illegible]

una diminuzione di . . . . L. 48,431,195.70

Il seguente prospetto pone in raffronto, a ragione di categoria, le spese approvate per competenza del 1877, con quelle che ora si propongono per competenza del 1878, e dà le variazioni in più od in meno fra i due esercizii:

CATEGORIE	SPESE		DIFFERENZA	
	approvate per competenza del 1877	che si propongono pel 1878	*in più*	*in meno*
I. Spese effettive . . .	78,762,231.38	85,086,724.12	6,324,492.74	»
II. Trasformazione di capitali	54,855,388.44	99,700 »	»	54,755,688.44
Totale	133,617,619.82	85,186,424.12	6,324,492.74	54,755,688.44
			— 48,431,195.70	

La categoria I, *Spese effettive*, presenta un aumento di . . . . L. 6,324,492.74

La categoria II, *Trasformazione di capitali*, dà invece la diminuzione di . . . . . » 54,755,688.44

E quindi risulta la minore spesa di . L. 48,431,195.70

sopra enunciata, la quale però non è una reale economia, come si dirà in seguito a proposito delle strade ferrate.

Categ. I. — *Spese effettive* — L'aumento di L. 6,324,492.74 deriva dalle spese, tanto ordinarie che straordinarie, della categoria I, e concorrono a formarlo quasi tutte le classi di spese onde la categoria medesima è suddivisa. In generale può dirsi, che esso per circa tre quarti derivi da spese approvate per leggi, e pel rimanente, nella quasi totalità, si riferisce o al mantenimento di opere stradali compiute, o a lavori idraulici di grandissima necessità ed urgenza, o al servizio delle strade comunali obbligatorie in notevole incremento, o a nuovi studii per linee ferroviarie, o finalmente al progressivo sviluppo dei servizii postale e telegrafico, servizii le cui maggiori spese sono largamente compensate da maggiori introiti. Del resto, i parziali aumenti sono abbastanza giustificati dalle note apposte ai singoli capitoli che li comprendono, e dagli allegati che corredano il presente progetto di bilancio.

Ripartendo le spese della categoria I in *ordinarie* e *straordinarie*, e confrontandole con quelle dell'anno 1877, si hanno i risultati seguenti:

	1878	1877	Differenza
Spesa ordin. L.	53,410,824 »	49,712,521. »	+ 3,728,303 »
Spesa straord.»	31,645,900.12	29,049,710.38	+ 2,596,189.74
Totale L.	85,086,724.12	78,762,231.38	+ 6,324,492.74

Spesa ordinaria. — Poste a diminuzione degli aumenti le economie sulle spese ordinarie, fra le quali quella di L. 700,000 per rimborso alle Società di strade ferrate e di navigazione pei viaggi dei membri del Parlamento (trasportata nello Stato di prima previsione del Ministero delle finanze), l'aumento totale sulle spese medesime è in tutto di L 3,728,303. Però da questa cifra va dedotta una somma ben rilevante, cioè l'aumento di L. 3,156,786 portato al capitolo n. 52, *Servizio postale e commerciale marittimo*, il quale in sostanza è figurativo; poichè il confronto tra la competenza del 1877 e la previsione pel 1878, lungi dall'essere istituito fra due intiere annualità di spesa, si effettua invece fra la spesa approvata pel primo semestre 1877 colla legge del bilancio, e quella prevista per l'intiero anno 1878. Se alla prima di queste due spese si aggiungessero i tre milioni circa autorizzati dalla legge 15 giugno 1877, n. 3880, pei bisogni del servizio postale e commerciale marittimo durante il secondo semestre 1877, l'aumento suddetto cesserebbe di esistere.

Pertanto, diminuendo dall'aumento totale in L. 3,728,303 la somma in più portata al capitolo n. 52 di L. 3,156,786

gli altri aumenti parziali si riducono nel loro insieme a . . . . » 571,517

Se non che, aggiungendo a questa somma le economie che ora si propongono e le spese che più non figurano nel bilancio dei lavori pubblici, perchè passate in quello delle finanze, economie e spese che nel confronto fra i due esercizii vanno in diminuzione dell'aumento ed ammontano a » 737,947

si ha il vero ed effettivo aumento in . . . L. 1,309,464

Costituiscono questo aumento:

1° Le spese generali di amministrazione per L. 25,450 destinate a pagare un decimo dello stipendio agli impiegati, che durante un sessennio non hanno ottenuto un miglioramento, e le retribuzioni ad un maggior numero di diurnisti richiesti dai bisogni del servizio.

2° I rimborsi alle Amministrazioni postali estere, spesa d'ordine e compensata nel bilancio dell'entrata . . . . » 80,000

3° Le spese dei lavori pubblici in . . . » 100,000 pel pagamento del decimo agli ufficiali del Genio civile non promossi nel corso di sei anni, e per le spese di progetti delle strade approvate dalla legge 30 maggio 1875, n. 2551.

4° Il servizio idraulico per opere urgentissime e già in corso di esecuzione, ad evitare danni che potrebbero produrre le piene del Po . . » 201,500

5° I lavori di escavazione dei porti della Sicilia e del Veneto, e diverse parziali riparazioni del materiale effossorio, spesa che ammonta a lire 300,000, ma che, venendo in parte sostenuta con le economie realizzabili nel servizio stesso, si riduce a . . . . » 263,000

Da riportare L. 669,950

Riporto L. 669,950

6° Le strade ferrate per spese di esercizio delle Calabro-Sicule, e per sessennio e miglioramento del personale dei Commissariati . . . . . » 116,300

7° Aumenti diversi nelle spese fisse, variabili e d'ordine dei telegrafi, prodotti dall' estendersi del servizio telegrafico . . . . » 207,634

8° Aumenti diversi nelle spese fisse e variabili del servizio postale, causati dal maggiore sviluppo dato al servizio stesso, tenuto conto della diminuzione di L. 10,000 per minore spesa dell'aggio ai Consoli sulle tasse dei vaglia emessi » 315,580

Totale L. 1,309,464

Il servizio stradale, mentre da una parte richiede un aumento di L. 15,100 pel passaggio a regolare manutenzione di diversi tratti di strade ultimate, presenta dall'altra una diminuzione di L. 53,047 *sui concorsi obbligatorii per opere stradali*, e quindi una economia di L. 37,947.

Spesa straordinaria. — Di fronte all' esercizio 1877, le spese straordinarie della categoria I presentano uu aumento assoluto di L. 2,596,189.74. Ma perchè si vegga per quale dei pubblici servizii occorrono nell'anno 1878 stanziamenti superiori a quelli del 1877, converrà passare in rassegna i servizii medesimi e rilevare ancora quali spese cessanti, o quali minori stanziamenti concorrano a diminuire in parte la cifra totale degli aumenti ed a ridurla alla somma predetta.

Prevede il Governo che, mentre le costruzioni stradali, i lavori idraulici e le opere di bonificamento richiederanno nell'anno 1878 una maggiore spesa di L. 3,709,770.64 su quella del 1877, i servizii dei porti e fari e delle ferrovie offriranno una complessiva diminuzione di L. 1,113,580.90, e verranno così a scemare della uguale somma la cifra degli aumenti.

Questi aumenti poi competono:

a) Al servizio stradale per . . . . L. 3,616,194.70
b) Al servizio idraulico per . . . . » 53,900 »
c) Al servizio delle bonifiche per . . » 39,675.94

Totale L. 3,709,770 64

Come si vede, l'aumento è quasi integralmente assorbito dalla costruzione delle strade, e non per opere nuove che ora si propongano, ma per espresse disposizioni di legge. Infatti, sono soltanto otto le opere di cui si diede l'approvazione con la legge del bilancio, e queste opere (quasi tutte riparazioni indilazionabili e già approvate in arte dal Consiglio superiore dei lavori pubblici) ammontano in complesso a L. 160,800. Le rimanenti L. 3,455,394.70 sono principalmente assegnate per due milioni alle strade comunali obbligatorie (la cui costruzione è in via di tanto progresso, da richiedere che ora, per la prima volta e per una rilevante somma, si sorpassi lo stanziamento minimo di L. 3,000,000, autorizzato per tali opere dalla legge 30 agosto 1868); e quasi per tutto il resto, al compimento delle reti stradali per le provincie napoletane, della Sardegna e della Sicilia, secondo il riparto di fondi approvato dalla legge 20 giugno 1877, n. 3909.

L'aumento di L. 53,900, proposto pel servizio idraulico, è destinato a lavori di regolazione al canale Brentella, opere di ristauro alla fossa Polesella, ed alla costruzione di un argine e di una diga al Tagliamento.

Le L. 39,675.94, portate in aumento al servizio delle bonifiche, saranno principalmente impiegate in lavori al bacino inferiore del Volturno, al bacino Nocerino del Sele, nel Vallo di Diano, Piana di Fondi ed Agro Brindisino.

Le previsioni delle spese per l'anno 1878 pei servizii dei porti e fari e delle ferrovie (spese effettive), paragonate alla competenza pel 1877, dànno in complesso le seguenti diminuzioni:

Porti e fari	L.	875,112.96
Ferrovie (spese effettive)	»	228,467.94
Totale	L.	1,113,580.90

Esse derivano o da spese che cessano, o dalla entità dei residui dei passati esercizii e di quelli che si prevedono per la fine del 1877, potendo tali residui bastare al proseguimento delle opere durante l'anno 1878, senza bisogno di maggiori stanziamenti.

Deducendo dall'aumento sopra dimostrato in	L.	3,709,770.64
la detta diminuzione in	»	1,113,580.90
si ha l'effettivo aumento di	L.	2,596,189.74

superiormente indicato.

Categ. II. — *Trasformazione di capitali.* — La competenza dell'anno 1877 della categoria II, *Trasformazione di capitali,* venne approvata per . . . . . L. 54,855,388.44

Col presente Stato di previsione si propongono sole . . . . » 99,700 »

si ha quindi una diminuzione di . . . L. 54,755,688.44

la quale ricade

per L. 2,953,300 » sulle spese per costruzione di stabili

per » 52,302,388.44 sulle spese per costruzione di ferrovie

L. 54,755,688.44.

Però questa diminuzione è apparente, come indicano i capitoli relativi alla costruzione delle ferrovie, lasciati per memoria.

In quanto alla costruzione di stabili, è a notare che per l'esaurimento dei cinque milioni autorizzati colla legge 6 luglio 1875, n. 2582, per lo impianto della Capitale in Roma, e per altre piccole spese che cessano, la previsione pel 1878 sarebbe minore di . . . . L. 2,553,000 alla competenza del 1877; ma, dovendosi nel 1878 costruire diversi piccoli stabili necessarii al servizio idraulico, e ridurre la chiesa dei Crociferi in Messina ad uso di Ufficio postale, le quali opere ammontano a . . . . » 99,700

la diminuzione suddetta riducesi alle accennate L. 2,453,300 finchè con apposita legge non siasi provveduto a nuovi stanziamenti per le spese d'impianto della Capitale.

Per la costruzione delle ferrovie occorrono:

1. per la Ligure . . . . L. 3,000,000
2. pei lavori alle ferrovie dell'Alta Italia » 16,000,000
3. per la prosecuzione dei lavori di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule . . . . L. 25,000,000
e pel pagamento in via di transazione alla Impresa Vitali-Charles-Picard e compagni . . . . . » 10,000,000 — 35,000,000

Totale L. 54,000,000

È bene avvertire che, a termini della Convenzione conchiusa il 17 agosto 1877 colla Impresa Vitali-Charles-Picard e compagni, lo Stato dovrebbe pagare alla Società, non L. 10,000,000, ma 11,000,000; alla differenza però sarà supplito colle somme depositate dalla Impresa medesima a titolo di cauzione, le quali ascendono a L. 1,000,000 circa.

Come nell'anno scorso, così quest'anno il Governo, per provvedere alle spese più sopra accennate, chiede di essere autorizzato ad emettere tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta basti a ricavare la predetta somma di lire 54,000,000.

Aggiungendo alla totale previsione pel 1878 in	L.	85,186,424.12
la somma ricavabile dalla emissione della rendita, che pure passerà nel bilancio della spesa dei lavori pubblici	»	54,000,000 »
la previsione di competenza del 1878 sarà in totale di	L.	139,186,424.12
e così, di fronte a quella approvata pel 1877 in	»	133,617,719.82
superiore di	L.	5,568,804.30

In fine poi del presente Stato di prima previsione si unisce, in forma d'allegato sotto il n. 26, il riparto in articoli di tutti quei capitoli pei quali si è riconosciuta la opportunità di dare un più ampio dettaglio delle spese in essi contemplate.

Progetto di Legge.

Articolo unico. — Sino all'approvazione del bilancio definitivo di previsione per l'anno 1878, il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, in conformità allo Stato di prima previsione annesso alla presente legge.

LA TASSA DEL MACINATO NEL 1876

La decima Relazione sull'andamento della tassa sul macinato, presentata all'on. Ministro delle finanze dal suo Segretario generale, concerne l'applicazione della tassa nel 1876.

L'imposta accertata e liquidata in quell'anno ammontò a L. 83,073,305.40, così ripartita: diritti di licenza L. 44,231; accertamento della macinazione presunta nei molini sforniti di contatore L. 516,983.55; liquidazioni col contatore L. 78,292,755.32; liquidazioni col misuratore L. 259,127.23; riscossioni nei molini L. 3,960,147.18; penalità a carico dei ricevitori provinciali L. 61.12.

Nel 1876 si liquidarono L. 5,533,922.81 in più dell'anno precedente, cioè con un aumento del 7 per cento.

In rapporto alla popolazione, la tassa diede un prodotto medio per tutto il Regno di L. 3.10 per abitante.

Il prodotto massimo si ebbe a Benevento, ove raggiunse L. 4.81 per abitante; il minimo a Cagliari, ove fu appena di L. 1.01.

In 38 provincie il prodotto superò la media del Regno; in 31 vi rimase inferiore.

In 59 provincie vi fu aumento sull'anno precedente; in 10 sole vi fu lieve diminuzione.

La tassa liquidata si riferisce per L. 59,959,778.98 alla macinazione del grano e per L. 23,069,234.30 alla macinazione del granoturco, della segala, dell'orzo e dell'avena.

Furono colpiti di tassa, in complesso, 53,049,123.79 quintali di cereali diversi, corrispondenti a quintali 1.98 per abitante.

Su 100 quintali di cereali macinati e tassati, 56.55 sono di grano, e 43.45 di granoturco, segala, avena ed orzo.

Riducendo ad ettolitri i 29,979,889.49 quintali di grano ed i 23,069,234.30 quintali di altri cereali tassati nel 1876, ritenendo in 75 chilogrammi il peso di un ettolitro di grano ed in 70 il peso di un ettolitro di cereali inferiori, la Relazione dimostra che si ebbe una consumazione totale, colpita dalla tassa del macinato, di ettolitri 39,973,186 di grano, di ettolitri 32,956,049 di altri cereali; e così in complesso di 72,929,235 ettolitri, corrispondenti ad ettolitri 7,72 per abitante.

La tassa versata in Tesoreria ascese a L. 82,521,093.33. La differenza tra le liquidazioni e i versamenti dipende dalla diversità delle scadenze a carico degli esercenti dei molini ed a carico degli agenti della riscossione.

A formare il prodotto della tassa, per la parte riscossa col contatore, concorrono le quote, il numero delle macine in esercizio ed i giri compiuti dalle macine medesime.

Alla fine del 1876, si avevano 59,948 quote esecutive, e il numero delle definite e delle pendenti prova che ci fu facilità di accordi tra la Finanza e gli esercenti.

Il numero medio dei palmenti formati di congegno meccanico in esercizio nel corso dell'anno fu di 53,448. Si ebbero in media 52,396 molini con 76,261 palmenti in esercizio, su di un numero totale di 77,052 molini, con 103,577 palmenti. I molini chiusi in dicembre 1876 erano 19,343, con 21,872 palmenti.

Il numero assoluto dei giri compiuti dalle macine diminuì dal 1875 al 1876, e diminuì pure il numero dei giri compiuti da ciascuna macina.

Il 31 dicembre 1876 avevansi applicati 61,445 congegni di diversa specie, dei quali: n. 60,269 contatori agli alberi dei palmenti, n. 546 contatori agli alberi motori comuni a più palmenti, n. 483 saggiatori semplici, n. 55 saggiatori differenziali, n. 92 misuratori.

In complesso, l'Amministrazione possedeva, alla fine del 1876, 88,122 congegni di diversi modelli, rappresentanti un valore di L. 6,183,331.

Nel 1876, si ebbe una diminuzione nel numero dei guasti.

Alla fine del 1876, le cause pendenti davanti i tribunali erano 1079.

Nel 1876 furono accertate 5127 contravvenzioni, cioè 1886 di meno dell'anno precedente.

Nel 1876 si pronunciarono 7078 sentenze o decisioni, delle quali 409 per l'abbandono della contravvenzione, 2720 per l'assoluzione dell'imputato, e 3949 di condanna.

Le multe applicate nel 1876 ammontarono a L. 507,519.48.

Nel 1876 si riscossero per multe L. 202,577.61, furono eliminate per condono L. 56,694.95, furono espiate col carcere L. 153,407.47, e rimasero a fine d'anno da riscuotere L. 494,133 42.

La spesa per l'applicazione della tassa salì a L. 8,426,413.38, corrispondente a L. 10.21 per 100 di tassa versata.

Dove si spende di più è in Sicilia, di meno in Piemonte e in Lombardia.

La spesa straordinaria fu di L. 222,639.17, dimodochè la spesa totale complessiva ascese a L. 8,649,052.55.

Il Segretario generale termina la sua Relazione, dichiarando che l'Amministrazione può chiamarsi soddisfatta dei risultati della tassa.

— A questo proposito, l'*Economista d'Italia* aggiunge:

La tassa sul macinato, liquidata col contatore, non si arresta nel suo andamento progressivo, e nel decorso ottobre essa ha raggiunto la somma di L. 7,286,411, con una differenza in più sul precedente settembre di 127,930, e rispetto all'ottobre dell'anno precedente di 32,234 lire.

Riunendo tutte insieme le riscossioni dei primi die mesi dell'anno, la tassa sul macinato fruttò alle Finanze L. 68,239,987, contro 67,661,985 lire riscosse nel medesimo periodo di tempo dell'anno precedente, e con una differenza in più, a vantaggio dell'anno in corso, di 578,002 lire, e con un aumento percentuale di 0,85.

Suddividendo nei tre grandi gruppi le riscossioni dei primi dieci mesi dell'anno corrente, spettano all'Italia superiore 26,881,689 lire, con un aumento di L. 155,597, cioè di 0,58 per 100; all'Italia di mezzo L. 300,423, cioè di 2,09 per 100; all'Italia meridionale di 121,982, con un aumento di 0,46 per 100.

Nostre Corrispondenze

Roma, 13 novembre.

Le dimissioni dell'on. Ministro dei lavori pubblici possono avere recato sorpresa a tutti, fuorchè ai cortesi lettori delle mie corrispondenze al *Monitore*, per poco si siano avvezzati (come avviene tra buoni amici, dopo una conoscenza di parecchi anni) a mettere i puntini sugli *i* ed a leggere tra mezzo alle righe.

Lasciamo stare, di fatti, che da 7 ad 8 mesi ebbi l'uggiosa costanza di ripetervi ogni settimana, rispetto alle Convenzioni ferroviarie, che *tutto è da fare*, mentre si ripeteva in coro dall'universo intero che *tutto è fatto;* ma ancora il 16 ottobre p. p. (N. 42 del *Monitore*) io vi scriveva le seguenti parole abbastanza esplicite: « Credo che per giungere a dare la propria approvazione ed apporre la propria firma ad un contratto d'esercizio delle nostre strade ferrate coi noti negoziatori attuali, l'on. Zanardelli deve riformare i propri pensieri, antichi apprezzamenti di partito, e vincere antiche ripugnanze ». Or bene, egli non riuscì nè a questo, nè a quello, nell'aspra lotta che indubbiamente sostenne tra sè e sè, fino dal primo giorno in cui dovette rivolgere il suo pensiero alle Convenzioni ferroviarie, e finì....... dove egli avrebbe dovuto cominciare per amore suo e del paese. Perchè, francamente, l'ex-ministro dei lavori pubblici potrà forse persuadere il Parlamento di avere egli solo ragione nel Gabinetto Depretis circa alle anzidette Convenzioni, esponendo i perchè e i percome del suo ritiro; ma non potrà mai scagionarsi d'avere procurato alla nazione tormentose inquietudini e danni reali per i suoi lunghissimi indugi, che ebbero sempre l'apparenza di tergiversazioni.

Al presente, che cosa avverrà? La Società delle Meridionali sarà disposta ad accettare la riduzione d'una lira di rendita sul prezzo d'ogni sua azione, come voleva l'onor. Zanardelli? Sembra assolutamente di no. L'abile suo Consiglio d'amministrazione sostiene che invano si proverebbe a giustificare un tale fatto davanti all'Assemblea generale degli azionisti, ed avrebbe anzi già molto da fare e da dire per liberarsi dall'addebito di non avere saputo ottenere un apprezzamento delle azioni maggiore di quello stipulato già coll'on. Spaventa, visto che le condizioni esterne ed interne della Società divennero da al-

lora tanto migliori; e ciò per il realizzato consolidamento d'un enorme debito fluttuante di ottanta milioni, per il notevole ribasso del cambio, per il diminuito costo del carbone e del ferro. Del resto, nell'animo dell'on. Presidente del Consiglio, che è ora l'unico arbitro delle negoziazioni, le testè accennate considerazioni devono già aver fatto presa, una volta che l'edizione Depretis del Capitolato d'appalto valutava a L. 25 di rendita ogni Azione delle Meridionali; e se egli aveva accettato negli utili la variante Zanardelli, dovrà pure onorare come si conviene la propria parola, ove l'altra parte contraente insista a non volerne sapere.

Parimenti, i negoziatori per l'esercizio non sembrano punto disposti a cedere circa la loro domanda già ridotta dall'8 al 7 per cento, a titolo di corrispettivo delle spese di studii, progetti, direzione, amministrazione ed assistenza per altre costruzioni; ed alla obbiezione dell' essersi già prima contentati del 4.50 per cento nella Convenzione di buona memoria concordata coll'on. Spaventa, essi rispondono che, oltre al rappresentare l'attuale Capitolato un complesso di cose e di condizioni affatto diverse dalle antiche, devesi aggiungere come si trattasse allora di pochi e determinati lavori, tassativamento indicati all'art. 71, laddove al presente si hanno di mira non si sa quali e quante nuove costruzioni.

Ma poi, egli è proprio vero che le divergenze fra il Governo e gli egregi rappresentanti dei due gruppi per l'esercizio consistano esclusivamente nei due punti testè passati da me in rassegna? Chi potrà asserire ciò, ove sappia come me (cosa incredibile, ma vera) che l'insieme del Capitolato d'appalto (e parlo dell'Evangelo secondo Zanardelli) non venne mai e poi mai, non che discusso, comunicato soltanto dal Gabinetto ai contraenti? Si è discusso sempre sinora, ve lo garantisco, oggi un articolo e domani un altro, ma l'insieme del Capitolato giammai.

Non ho dunque ragione di richiedermi che avverrà adesso, sebbene un grande ostacolo sia tolto coll'abbandono del portafoglio dell'on. Zanardelli? Sarà così facile l'intendersi, il darsi la mano in mezzo ad « una selva selvaggia, ed aspra e forte » di articoli fatti e rifatti, cangiando proposte per nuovi pensieri e nuovi pentimenti? Inoltre, la nuova situazione parlamentare, in faccia alla quale evidentemente ci troviamo per l'avvenuta modificazione ministeriale, non imporrà nuove considerazioni, nuove viste agli egregi Direttori dei nostri massimi Istituti di credito, che trattano le Convenzioni? — Mi sono ingegnato di fotografarvi lo stato delle cose, imponendomi la maggiore riservatezza circa i miei apprezzamenti personali; nè dipende da me, se devo limitarmi a sperare di poter rispondere la prossima settimana ai miei tanti punti interrogativi. B.

Milano, 8 novembre.

Nelle officine del rinomato nostro fabbricante Felice Grondona ho potuto esaminare minutamente ed ammirare il magnifico vagone-salone (*break*), fatto per conto del signor ing. Giuseppe Telfener di Foggia, l'ardito costruttore delle principali ferrovie d'America; e mi credo in dovere d'inviarvene un cenno particolare pel vostro giornale, che ha più volte parlato con lode dei lavori eseguiti in questo Stabilimento.

Il nuovo vagone è di forma la più moderna, con ampie finestre ed alte pareti, con due terrazzini alle estremità, e comodissimo per salire e discendere. La cassa è sorretta da lunghissime molle, ed inoltre appoggiata su cilindri contenenti diversi strati di caoutchouch, in modo da togliere quasi del tutto i sussulti e le ondulazioni. Lodevolissima poi l'interna distribuzione degli scompartimenti, consistenti:

1° In una camera a due divani riducibili a comodi letti, addobbata in stoffa di seta color avana, con soffitto dipinto dallo stesso colore a chiaro-scuro ed oro, con 4 grandi specchi, e guarnita in mogano; 2° un salone, addobbato in stoffa di crine color argentino e violetto, con soffitto dipinto a fiori ed ornati a svariati colori ed oro, arredata con divano e poltrone riccamente guarnite, con specchi ed altri mobili in mogano; 3° un'altra camera, con divano da trasformarsi pure in comodo letto per due persone, tutta addobbata in stoffa di seta *bleu*, con soffitto simile a raggi ed a trapunto, ed arredata con toilette, scrigno ed una specie di scrivania, il tutto in mogano; 4° finalmente un camerino pel domestico, ed un gabinetto per ritirata a pareti tutte coperte in marocchino operato *bleu*.

Tanto gli specchi, quanto i cristalli delle finestre e delle porte interne sono tutti a cifre ed ornati, fatti ad incisione dal valente artista Montini; e vi sono poi guarnizioni diverse in metallo argentato. Nel pavimento furono formati opportunissimi ripostigli, con astucci a lucido di grandi proporzioni, trasportabili, occorrendo, a casa od all'albergo.

Il freno è manovrabile, stando su uno dei terrazzini posti alle teste del vagone, i quali sono forniti di cortine da piegarsi, che vi danno quasi l'idea di un *châlet* ambulante. Tutto questo nobilissimo appartamentino mobile riceve di notte il maggiore risalto possibile dalla viva luce di eleganti lampade a petrolio, appese al centro dei soffitti, e guarnite in metallo argentato e porcellana dipinta imitante il colore di ciascun soffitto.

La dipintura esterna è in color *bleu* scuro filettato in *bleu* chiaro, e decorata alle facciate dei terrazzini con cifre degli stessi colori, ed al centro della carrozza collo stemma in oro del committente, sormontato dalla corona di conte; chè il sullodato ing. Telfener venne testè meritamente insignito di questo titolo di nobiltà pei suoi meriti distinti e per l'onore arrecato in quelle lontane regioni al nome italiano, come lo attesta il ben appropriato motto sottostante al suo blasone: *Hominem labor honorat.*

Questo lavoro volle il sig. Telfener affidare alla ditta Felice Grondona, a cui, circa tre anni sono, aveva già ordinato una consimile vettura per le Ferrovie Americane, la quale valse a far colà ammirare la nostra industria milanese e nazionale. Infatti, anche tra noi furono molto lodati gli svariati veicoli costrutti dalla stessa Ditta per parecchie nostre strade a vapore ed a cavalli, come da ultimo le importanti forniture di materiale mobile in servizio delle ferrovie Venete, presiedute da quell'intelligente comm. ing. Breda, che seppe, con esemplare patriottismo, emanciparsi dall'industria straniera, raccogliendo il plauso di tutti.

Il suddetto vagone-salone partiva per Roma la mattina del 5 corr., attaccato al treno celere; e quanti poterono vederlo sotto la tettoia della nostra Stazione centrale non poterono che ammirarne la perfetta eleganza, e fare i più sinceri elogii della Fabbrica da cui era uscito. Ed io non dubito che lo stesso sentimento si desterà dovunque sarà dato vederlo, augurando che la nazionale industria trovi generosi mecenati come il sig. Telfener! X.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Com'era a prevedersi dopo così lungo periodo di tentennamenti e di esitanze nella grave questione delle Convenzioni ferroviarie, l'on. Zanardelli, ministro dei lavori pubblici, ha dato le sue dimissioni, che si dicono accettate da S. M. Il Presidente del Consiglio assume l'*interim* di quel Ministero.

A tale proposito, rimandiamo i lettori alla odierna nostra corrispondenza da Roma, che espone giustamente la situazione rispetto allo stesso argomento.

Il comm. Massa, Direttore generale delle Ferrovie dell'Alta Italia, ch'era appena ritornato dalla Capitale a Milano, è stato richiamato telegraficamente dal Presidente del Consiglio, ed è giunto a Roma ieri mattina.

Ci scrivono da Firenze che, nell'ultima sua seduta, il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie Romane ha deliberato di affidare all'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche in Napoli, diretta dall'ing. A. Cottrau. la esecuzione dei ponti e ponticelli metallici per la ferrovia Laura-Avellino.

Queste travate dovranno essere eseguite nello spazio di quattro mesi, a datare dall'approvazione dei progetti relativi per parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Sappiamo che il signor Giulio Ceradini di Genova, ha presentato all'Amministrazione ferroviaria dell'Alta Italia un *Avvisatore elettrico-automatico* pei convogli in corsa, di sua invenzione, il quale servirebbe a far evitare ogni pericolo di scontro, permettendo inoltre la soppressione dei così detti segnali a disco ed a campana.

Da quanto ci viene riferito da persone competentissime, tale apparecchio, per la sua forma e semplicità, sarebbe senza confronto superiore ai sistemi ideati finora in Italia ed all'estero per raggiungere lo stesso scopo.

Intanto ci è grato annunciare che di tale invenzione verranno quanto prima eseguiti degli esperimenti pratici sopra una delle linee dell'Alta Italia; riservandoci a tempo opportuno di farne conoscere ai nostri lettori l'esito, che ci auguriamo abbia ad essere sotto ogni rapporto favorevole.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bra-Carmagnola. — Nella seduta del 7 corrente del Consiglio provinciale di Torino, discutendosi sulla istanza del Municipio di Savona perchè il detto Consiglio provinciale voglia unire i suoi voti a quelli di quel Municipio per ottenere che nelle prossime Convenvenzioni ferroviarie s'introduca una disposizione che renda obbligatorio alla Società assuntrice l'esercizio del tronco ferroviario Bra-Carmagnola, venne finalmente approvato il seguente ordine del giorno, proposto dal consigliere *Ferrero*: « Il Consiglio provinciale di Torino fa istanza al Governo perchè sia completata la linea Torino-Savona colla costruzione del tronco Bra-Carmagnola, e perchè la linea Torino-Savona venga esercitata come arteria principale; ed associandosi al voto della Giunta municipale di Savona, fa pure istanza che nelle Convenzioni ferroviarie si renda obbligatorio l'esercizio del tronco Bra-Carmagnola ».

Ferrovia Cuneo-Mondovì — La *Sentinella delle Alpi* sa che una Società, per mezzo del senatore Garelli, abbia presentato al sindaco di Cuneo un progetto per la costruzione del tronco ferroviario Cuneo-Mondovì.

Le condizioni poste dalla Società sarebbero tali, che la Giunta municipale di Mondovì ha creduto di non prendere in considerazione il progetto.

Ferrovia Modena-Lucca. — Il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha ricevuto vive istanze da parte dei Municipii e delle Camere di commercio di Modena e di Mantova, perchè voglia sollecitare l'esame degli studii che si riferiscono alla costruzione d'una nuova linea, che, partendo da Modena e toccando Spilamberto, Pavullo e Vignola, giungerebbe a Lucca, allacciandosi alla linea Lucca-Livorno, per mettere così in diretta comunicazione col mare Mediterraneo, Venezia e la Germania.

Ferrovia Conegliano-Vittorio — La *Gazzetta di Venezia* ha il seguente telegramma da Vittorio, 12:

Ogni difficoltà da parte del Governo superata; forse il mese corrente principio dei lavori; città lietissima.

Tramway Milano-Monza. — La Società anonima degli Omnibus di Milano, aderendo al desiderio della Direzione della fabbrica di locomotive Brown di Wintherthur, aveva stabilito di fare nella scorsa settimana varie prove di questa macchina a vapore sulla linea del *tramway* Milano-Monza. La prima prova avvenne martedì.

La partenza ebbe luogo alle ore 12.15 dal Corso Venezia, quasi all'altezza di San Primo, presso la casa Ciani, al qual punto è il binario compiuto.

Alla macchina erano attaccati due carri di prima classe, che furono occupati dagli invitati, fra i quali eranvi i rappresentanti della Prefettura, della Provincia e del Comune, della Società anonima degli Omnibus nella persona del sig. Osculati; taluni assessori municipali, taluni deputati provinciali, l'ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della provincia, l'ingegnere Lavezzari, l'ingegnere Enrico Radice, direttore del *tramway* Milano-Vaprio, e molti signori ed azionisti; oltre al signor Veith, direttore della Fabbrica Brown di Wintherthur, l'ingegnere Francesco Radice, rappresentante della Casa Brown, parecchi rappresentanti della stampa ecc. La macchina, che ben Milano chiamò *silenziosa*, fece mirabilmente anche su questa linea, come su quella di Milano-Saronno, il suo ufficio, malgrado che i *raili* non sieno specialmente adatti alla trazione a vapore. Quando sarà decisa l'adozione della trazione a vapore, tutto l'armamento della strada sarà mutato, e cioè sarà esteso sino a Monza il sistema di *raili* oggi posto in opera sul Corso di Porta Venezia fino a S. Babila.

Il viaggio, tanto all'andata che al ritorno, fu felicissimo. La macchina Brown dimostrò anche una volta i grandi vantaggi che essa offre pei *tramway*. Da Milano a Monza si impiegò un'ora, tenendo quindi una velocità di 15 chil. all'ora con 10 a 14 atmosfere di pressione.

Lungo la strada da Milano a Monza, molte persone si trovavano lungo la linea; si incontrarono parecchie carrozze e più carri, senza che si avesse a lamentare il benchè minimo inconveniente; il nessun rumore della macchina, il suo procedere tranquillo evita l'allarme ai cavalli. —

Questi risultati sono veramente soddisfacenti. Però, diciamo noi, potrà il Ministero accordare la concessione dell'esercizio a vapore di questa linea completa, parallela a quella già esistente di Milano-Monza-Como? Se ciò avvenisse, non si può non riconoscere che il precedente sarebbe pericolosissimo.

Tramway Milano-Vaprio. — Nella seduta del 10 corr. del Consiglio provinciale di Milano venne in discussione la domanda per concessione di una ferrovia a cavalli da Milano a Vaprio.

Il relatore sig. Bianchi annunciò che, dopo il Capitolato concordato tra la Deputazione provinciale e la Società del *tramway* Milano-Vaprio, già stampato e distribuito ai consiglieri, venne all'ultima ora dalla Società dal *tramway* presentata domanda per l'estirpazione dei paracarri ed un progetto di trazione colle macchine. Su questo progetto la Deputazione sta elaborando un apposito Capitolato, che servirà di base per tutte le concessioni. Ma la Deputazione desiderava fin d'oggi l'autorizzazione per l'atterramento dei paracarri ed il permesso di poter collocare i binarii sul marciapiede, e quindi presentava la seguente addizionale al Capitolato:

« La Deputazione provinciale è autorizzata a collocare il binario sul marciapiede ed a far estirpare i paracarri, alle condizioni che crederà opportuno di dettare ».

Soggiunse poi il consigliere Bianchi che la Deputazione, trattandosi d'incoraggiare queste imprese, non aveva creduto di porre ai concessionarii di ferrovie a cavalli alcun canone; ma che, nell'eventualità di sostituzione delle macchine a vapore ai cavalli, intenderebbe di approfittare dei proventi maggiori che ne deriverebbero ai concessionarii e impor loro un canone, che potrebbe corrispondere all'importo di due quinti della spesa di manutenzione della strada.

Dopo breve discussione, posto ai voti l'articolo addizionale proposto dal consigliere Bianchi circa l'atterramento dei paracarri, venne approvato all'unanimità. Indi, messa ai voti la deliberazione di approvazione della ferrovia Mi-

lano-Gorgonzola-Vaprio, venne pure approvata ad unanimità.

Tariffe ferroviarie — Il *Corr. Merc.*, dell'11, reca:
La nostra Giunta municipale, sulla proposta dell'assessore anziano, ha inviato al Ministero un memoriale, in cui vien fatta istanza perchè non si frapponga ulteriore ritardo all'approvazione della Convenzione conchiusa a Parigi il 15 maggio 1876, a tenor della quale dovevansi sopprimere le tariffe tuttora vigenti, dalla metà della Galleria del Fréjus fino a Saint-Jean de Maurienne, a vantaggio del Governo francese, e sulle strade ferrate della Svizzera Occidentale, per le quali vien reso impossibile ogni traffico dei porti italiani del Mediterraneo colla Svizzera

Simile istanza era già stata rivolta al Ministero dalla Camera di commercio, nonchè dal deputato del 2° Collegio di Genova, l'on. Andrea Podestà

Aggressione in ferrovia. — La *Nazione*, dell'11, scrive:
Abbiamo oggi da registrare nella cronaca uno di quei delitti, dei quali l'America ebbe finora la privativa.

Nelle prime ore della scorsa mattina giungeva notizia che il treno diretto numero II, partito da Firenze per Bologna la sera di venerdì alle 7.50, era giunto oltre Vergato, quando il conduttore vide comparirsi nel bagagliaio tre individui, che gli turarono la bocca con un fazzoletto, gli legarono le mani ed i piedi, aprirono la cassa forte, e presero due gruppi che soli erano contenuti là dentro; e scesi quindi dal treno, se la davano a gambe.

Raccolte le necessarie informazioni, abbiamo su tal proposito saputo: che tre individui, dei quali sperasi avere dalle Autorità di polizia tutti i connotati, si presentarono, nella notte dal venerdì al sabbato, alla Stazione di Vergato, chiedendo biglietti di seconda classe per Bologna; ed aspettato il treno che proveniva da Firenze, entrarono in un vagone; ove sembra non si trovassero altri passeggieri. Questi tre individui, appena il treno fu in corsa, uscirono dal vagone, e camminando sulla panchina che aggetta sotto gli sportelli dei vagoni, giunsero al bagagliaio, che per lunga abitudine si tiene, anche durante il viaggio, in parte aperto.

Saliti dentro quel vagone, che era quasi alla coda del treno, senza che (da quanto si è per ora saputo) il conduttore, che è un tale Pasquale Castelvetri, se ne accorgesse, i tre malandrini gli si gettarono addosso, gli tapparono con un fazzoletto la bocca, gli legarono le mani e i piedi con una fune che possedevano, assicurandolo alla colonna del freno interno; quindi lo frugarono, gli presero la chiave della cassa forte che aprirono, portando via due gruppi assicurati contenenti in tutto lire duemila, solo denaro che, per strano caso, in quella cassa forte si contenesse: tanto che pare che del bottino fatto rimanessero oltremodo malcontenti. Quindi si posero a guardia del conduttore, e nel bagagliaio si trattennero, passando le Stazioni di Marzabotto, Sasso e Casalecchio, ove il treno non si ferma; e quando la corsa cominciò a rallentare prima di giungere a Borgo Panicale, ultima Stazione avanti Bologna, ove il treno fa sosta per un baratto, i tre si slanciarono sulla via, e scomparvero.

Il conduttore Castelvetri, che gode ottima riputazione, fu trovato legato quando il treno arrivò alla Stazione di Bologna, ove egli fece le prime sue deposizioni avanti le Autorità. Queste partirono immediatamente, conducendo forte scorta di carabinieri e di guardie lungo lo stradale fino a Vergato, per aver ivi tutti i particolari sui tre individui, che a quella Stazione presero i biglietti ed entrarono nel treno.

Speriamo che si scuoprano i colpevoli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggiamo nel *Journal de Genève*, del 7:
Gli Stati, Cantoni e Società interessate nell'impresa del Gottardo versarono la loro quota della quinta annualità; il Consiglio federale sarà detentore delle somme versate. esso adoprerà dapprima una parte dei versamenti a ristabilire la cauzione toccata, e il resto sarà dedicato ai lavori. Come abbiamo detto, il lavoro procede attivamente, in modo che occorre un milione al mese. In tal guisa il sussidio versato quest'anno sarà assorbito in pochi mesi, e le difficoltà ricominceranno, attesochè questa volta il sig. Favre è fermamente deciso a non lasciar toccare la cauzione di 10 milioni.

— Lo stesso giornale pubblica il seguente dispaccio da Berna, 10:
L'Italia e la Germania hanno versato interamente la loro quota pel Gottardo, la prima di lire 4,600,000, la seconda di lire 2,700,000. Hanno pure fatto i loro versamenti le Società del Centrale svizzero, del Nord-Est, i Cantoni di Zurigo, Basilea e Schwytz. Altri Governi tengono pronti i fondi.

— Leggiamo poi nella *Gazzetta Ticinese*, del 9:
Il Governo di Basilea-Città ha autorizzato i suoi rappresentanti a fare la seguente dichiarazione nella Conferenza plenaria dei Cantoni e delle Società ferroviarie sussidianti la ferrovia del Gottardo, a proposito della nuova sovvenzione: Il Governo di Basilea-Città è disposto a proporre al proprio Gran Consiglio un'ulteriore sovvenzione alla ferrovia del Gottardo fino al massimo di fr. 800,000, alla condizione che anche gli altri Governi dei Cantoni partecipanti si dichiarino disposti a sottoporre ai loro Gran Consigli delle proposte analoghe, sulla base del prospetto di ripartizione fissato dalla Commissione dei sette.

— E nella *Gazzetta* del 10:
Anche il Governo di Zugo ha risolto di non pagare la somma di fr. 31,834.55 per le spese di costruzione del tunnel del Gottardo di quest'anno, poichè coll'abbandono della linea Arth-Zugo non sono adempiute le condizioni della Convenzione, in base alla quale il Cantone ha assunto l'obbligo di fornire il suddetto sussidio; e di non entrare in discussione sulla domanda di una nuova sovvenzione di fr. 150,000, recentemente assegnata al Cantone di Zugo dalla nota Commissione di ripartizione.

Invece il Gran Consiglio di Sciaffusa, a grande maggioranza, ha risolto di accordare una nuova sovvenzione di fr. 75,000 all'impresa del Gottardo, alle condizioni espresse dal Governo (in luogo di fr. 150 assegnati col progetto di ripartizione).

— Finalmente nella *Gazzetta Ticinese*, del 12, si legge:
A proposito del protocollo della Conferenza del 6 ottobre fra i delegati dei Governi di Berna e delle Società ferroviarie Centrale, Gottardo e Nord-Est sugli affari della ferrovia del Gottardo, il Governo di Lucerna ha comunicato al Consiglio federale che non ha alcuna obbiezione perchè si riconosca la validità del protocollo circa alla Convenzione conchiusa in detta Conferenza fra il Cantone di Berna e le tre sunominate Società ferroviarie; ma che il Cantone di Lucerna non si ritiene obbligato nè a continuare il pagamento della sovvenzione, nè ad assumere la nuova sovvenzione, e che devono rimanere riservate la decisione del Gran Consiglio, e rispettivamente quella della Comune di Lucerna.

— Lo stesso giornale ha pure il seguente telegramma da Berna, 9:
Secondo il preventivo per il sesto anno di costruzione, al tunnel del Gottardo saranno eseguiti mensilmente per fr. 983,000 di lavori. In ottobre scorso ne furono eseguiti per fr. 1,041,720.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 17.90 dal lato di Göschenen (lavoro nella serpentina), e di m. 8.30 dal lato di Airolo (armatura); in totale m. 26.20, cioè m. 3.75 in media giornaliera.

Ferrovie francesi — L'*Echo du Salève* reca i seguenti ragguagli sullo stato dei lavori delle linee ferroviarie dell'Alta Savoia:
I lavori del ponte di Collonge procedono bene; quelli della costruzione della strada non lasciano nulla a desiderare. Il ponte con sotto-passaggio, sulla strada nazionale ad Etrembières, è terminato.

Lunedì scorso, si calcolavano a 1200 m. c. i materiali necessarii per colmare il vuoto esistente tra il detto ponte e la strada in costruzione per la ferrovia da Annecy ad Armemasse. Sicchè nella settimana prossima cesserà ogni soluzione di continuità, e la strada sarà regolarmente costruita da Etrembières a Viaison.

A Viaison gl'imprenditori impiegano attualmente 400 operaj. È noto che si tratta di costruire un viadotto di 250 m. di lunghezza su 37 di altezza. Esso consta di 18 archi, 3 dei quali avranno 15 m. di luce, e gli altri 10.50. Questo lavoro, uno dei più importanti della linea, sarà compiuto prima della fine del 1878.

— I giornali francesi annunziano che fu concesso ad una Società francese il privilegio di un nuovo mezzo di locomozione dal ponte di Jena alla porta del Palazzo dell'Esposizione universale, cioè un sistema di vetture con motore idraulico.

La via avrà una pendenza del 10 per 0[0] almeno. I vagoni la percorreranno senza rotaie e senza locomotive a vapore. Il convoglio sarà spinto dall'acqua, così nel salire come nel discendere. Il convoglio si comporrà di tre vetture, ciascuna delle quali sarà capace di contenere 55 persone. Il tragitto di 400 metri si farà in meno di un minuto.

Ferrovie del Belgio. — Alla Borsa di Bruxelles venne pubblicato quanto segue:

I delegati della Compagnia Ostenda-Armentières informano gl'interessati, che nella conferenza tenuta il 7 corr., il Governo ha offerto, pel riscatto della parte belga di questa rete, 4,960,000 fr., pagabili in 4 p. 0[0] Belga, al pari, ed alle seguenti condizioni:

1° La Compagnia consegnerà le linee in buono stato;

2° Essa pagherà tutto ciò ch'è ancora dovuto per le spese di primo impianto;

3° Essa pagherà il credito attuale dello Stato relativo alle Stazioni comuni, e specialmente quella d'Ostenda.

Disastro ferroviario in Inghilterra. — Il *Globe* di Londra annuncia che, nella mattina del 6, un terribile scontro avvenne sulla ferrovia North-Union, ad Euxton-Union presso Cherley, fra il treno postale di Scozia e due treni di merci.

Fu alla congiunzione che il caso avvenne, e furono i due treni-merci che si sono urtati prima; i loro rottami ingombravano la strada, ed i fili telegrafici furono danneggiati, come pure quelli dei segnali. Il treno celere giunse poscia, e andò a rompersi contro questi ostacoli.

Secondo una versione, c'erano pochi passeggieri, e nessuno di essi sarebbe stato colpito gravemente. Ma, secondo un telegramma più recente, vi sarebbero da deplorare parecchi morti. La strada non avrebbe potuto essere sgombrata se non dopo otto ore di lavoro.

Ferrovie ungheresi. — Da alcuni recenti studii economico-statistici sull'Ungheria ricaviamo i seguenti cenni:

La prima linea ferroviaria in Ungheria fu aperta al pubblico il 5 luglio 1846 da Pest a Waitzen, cioè nella direzione di Vienna, per un tratto di 33 chilometri.

Attualmente l'Ungheria possiede oltre 7000 chilometri di ferrovie.

Il capitale investito nelle linee ungheresi si fa ascendere a circa 1,100,000,000.

Tranne le ferrovie dello Stato e quella da Mohacs a Fünfkirchen, tutte le altre, appartenenti a Società anonime, sono garantite dallo Stato, che spende annualmente per questo titolo dai 14 ai 15 milioni.

Il personale degli impiegati ed inservienti presso le Ferrovie ungheresi si compone di circa 12 mila persone.

L'inessere del materiale mobile delle ferrovie ungheresi e miste era nel 1874 come appresso:

Locomotive	1,874
Carrozze per viaggiatori	3,290
Carri di bagagli	944
Carri da mercanzie	34,433
Totale	40,541

Le ferrovie a cavalli (Pferdebahn, Tramways) sono in Ungheria oramai antiche ed anteriori alle ferrovie a vapore. La prima ferrovia a cavalli fu conceduta nel 1839, ed è quella che corre da Presburgo, per Tirnau, a Szeréd; serve unicamente al trasporto delle mercanzie, ed è lunga oltre sessanta chilometri. Le altre sono destinate in alcune città al servizio locale, e non datano che dal 1865. La ferrovia a cavalli di Pest ha dato alla Società proprietaria magnifici risultati, ed è assai bene amministrata. Quella di Buda è in condizioni inferiori.

Ferrovie tedesche. — Il *Reichsanzeiger* ha pubblicato l'atto di concessione accordata alla Compagnia ferroviaria De la Hesse per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia da Francoforte sul Meno alla Riedbahn, e d'una linea da Hanau verso Babenhausen.

— Scrivesi da Carlsruhe alla *Kölnische Zeitung* che i lavori per la costruzione delle linee di raccordamento della rete dell'Alsazia-Lorena con quella dello Stato badese, son presso al loro termine. Esse sono tre, cioè: Leopoldshöhe-St-Louis, Mulheim-Mulhouse e Vieux-Brissac-Colmar. Ora si calcola che la prima e l'ultima di queste linee potranno essere aperte all'esercizio col 15 corr.; l'apertura della seconda seguirà probabilmente al principio dell'anno prossimo.

Ferrovie russe. — Un doppio binario verrà collocato sulla ferrovia di Odessa, da Bender sino alla Stazione di Rezdelnaïa, e di là sino a quella di Birzoula. Le spese di costruzione si calcolano in 850,000 rubli.

Ferrovie in Norvegia — Se la Norvegia è stata finora indietro degli altri paesi per conto di strade ferrate, si può ora dire che anch'essa ha fatto dei progressi in questi ultimi tempi.

Già da parecchi anni, una ferrovia costrutta da ingegneri inglesi a spese dello Stato, è in esercizio tra Cristiania e la piccola città di Eidsvod, situata all'estremità meridionale del lago Mjösen.

Partendo da Amar, all'est di questo lago, una linea era stata cominciata e compiuta sino ad Aamot, cioè per una estensione di circa 40 miglia inglesi; ma quella linea non fu spinta più in là. Al nord, al di là della catena di Dovrefjeld, l'antica città di Drontheim costrusse nel 1864 un'altra ferrovia sino a Stören, per una lunghezza di poco più di 30 miglia inglesi.

Ma queste due ferrovie, non essendo riunite, non potevano avere che una importanza locale. Nel 1872, lo Storthing norvegese si decise a votare una legge, che gli permise di collegare i due tronchi e completare così la linea da Cristiania a Drontheim.

Questa linea, della lunghezza di 200 miglia, venne solennemente inaugurata il 12 ottobre scorso, coll'intervento del re Oscar e di numeroso seguito. La cerimonia d'inaugurazione ebbe luogo a Röros, città rinomata per le sue miniere di rame. Da Röros il treno reale si è spinto sino a Drontheim, e di là è ritornato a Cristiania.

Ferrovie in Rumania — La *Libertà*, del 12, scrive:

Al Ministero degli affari esteri è pervenuto un rapporto del Console italiano a Bukarest, barone Fava, circa la triste condizione in cui si trovano colà parecchie centinaia di operaj italiani, recativisi nella fiducia di essere impiegati nei lavori ferroviarii intrapresi in Rumania per conto del Genio militare russo.

Il barone Fava esorta il Governo italiano a dissuadere con ogni miglior mezzo altri operaj dal recarsi in Rumania, dove troverebbero la più squallida miseria, le più dolorose privazioni.

Crediamo che, a cura del Ministero dell'interno, verranno comunicate a tutti i prefetti del Regno, perchè le diffondano nelle rispettive provincie, le sconfortanti notizie trasmesse dal Console di Bukarest.

Ferrovie portoghesi — I giornali francesi pubblicano il seguente dispaccio da Porto, 4:

Oggi si fece, alla presenza della Famiglia Reale, l'inaugurazione del ponte della ferrovia sul Duro.

La cerimonia ebbe il carattere di una solennità nazionale. Il vescovo diede la benedizione. Gli ingegneri costruttori della Casa Eiffell furono accolti con acclamazioni da una folla immensa.

Il Re e la Famiglia Reale passarono il ponte nel vagone reale, e assistettero al pranzo, che fu loro offerto alla Stazione. Il ponte è una delle più grandiose opere di questo tempo. La sua altezza è di 61 metri, e la lunghezza di 354.

Ferrovie del Brasile. — Secondo la *Revista Industrial*, la rete ferroviaria brasiliana consta di chil. 2,130. Le linee principali sono: Don Pedro II chil. 502 1[2, San Paulo a Rio 231, Ituana 143, Santos a Jundiahy 139 1[2, Sorocabana 128, Recife a San Francisco 125, Bahia 123 1[2, Mogyara 106. Le altre linee, in numero di 18, sono tutte al di sotto di tali cifre, contando la più lunga chil. 97 e la più breve chil. 8.

Ferrovie in China. — Il costruttore della linea Woosung-Schangai, sig. John Dixon, ha testè diretto al *Times* una lettera, in cui constata che, malgrado le voci corse in contrario, codesta linea ebbe un vero successo. Da un anno, ad onta della opposizione fatta a principio dalle Autorità chinesi, la Woosung-Shangai è molto apprezzata dalla popolazione, al punto che quasi ogni giorno i treni, pieni di viaggiatori, dovevano partire prima dell'ora fissata e raddoppiare il servizio. L'affluenza fu sempre così grande ed i vagoni invasi in modo, che la Compagnia non potè mai incaricarsi del trasporto delle merci.

Un particolare importante dal punto di vista pratico si è, che la Compagnia, pel suo primo anno di esercizio, potrà distribuire un dividendo dal 10 al 15 per 0[0.

Non si può che felicitarsi cogli arditi imprenditori per tale risultato, e deplorare nello stesso tempo che il vicerè di Nankin (se si deve credere alle notizie posteriori) intenda così male il proprio interesse, da interrompere l'esercizio della linea, subito dopo il riscatto fattone dallo Stato.

Notizie Diverse

Società industriali ed istituti di credito — Con R. Decreto del 6 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 7) è approvato l'aumento del capitale della Società cooperativa di consumo, anonima per azioni nominative, sedente ad Imola col titolo di *Magazzino cooperativo Imolese*, portandolo dalle L. 10,009 alle 15,000, mediante emissione di 250 azioni nuove da L. 20 ciascuna.

— Con R. Decreto del 19 detto mese (*Gazz.* sudd.) è autorizzata la istituzione di una *Cassa operaia di prestiti e di risparmi in Morciano di Romagna*, e n'è approvato lo statuto.

Concessione di derivazioni d'acqua — Con R. Decreto del 28 settembre scorso (*Gazz. Uff.* del 6 corr.), è fatta facoltà agl'individui e Comuni indicati nell'annesso elenco di derivare le acque ed occupare le aree ivi descritte. Sono 7 concessioni d'acqua per forza motrice (2 in prov. di Vicenza, 1 di Bergamo, 1 di Belluno, 1 di Massa e Carrara, 1 di Palermo, 1 di Udine); 3 concessioni d'acqua per irrigazione e bonifica (1 circond. di Mortara, 1 prov. di Cuneo, 1 di Bologna); e 2 concessioni per occupazione di spiaggia lacuale (1 prov. di Como, 1 circond. di Varese).

Industria cotoniera -- La *Lombardia* scrive:

Fra le domande che sono state presentate al Governo per esporre alla prossima Mostra di Parigi i prodotti italiani, si è constatata la mancanza di quelle relative all' industria cotoniera. Stante questa deplorevole astensione, il Ministero ha veduto con soddisfazione che l'Associazione cotoniera italiana di Torino si è fatta spontanea promotrice di una mostra decorosa dei prodotti di tale ramo d'industria nazionale all'Esposizione anzidetta.

Siamo anzi informati che il Ministro ha richiesto all'Associazione surriferita, non solo la sua valida cooperazione allo scopo di cui sopra, rivolgendo a suo nome apposito invito a quei produttori che essa riputerà degni di rappresentare l'industria cotoniera, ma eziandio l'ha invitata a dare essa per la prima l'esempio, concorrendo con una mostra collettiva propria, ovvero mediante concorso separato dei membri componenti il suo Comitato e la sua Presidenza.

Esposizione di Parigi nel 1878 — Nella stessa *Lombardia* si legge:

La Commissione Reale incaricata della scelta definitiva degli oggetti da inviarsi alla Mostra universale di Parigi dagli espositori italiani, e della quale annunciammo già la formazione mediante decreto firmato da S. M. il Re, ci si asscura che, per ordine dell'on. Ministro del commercio, sarà convocato in Roma per il giorno 19 del corrente mese.

Domani saranno diramate le lettere di invito a tutti i membri componenti la Commissione anzidetta, la quale avrà da riunirsi più volte, prima di poter ultimare l'importante incarico ad essa affidato.

Fortificazioni di Roma — Leggesi nella *Libertà*:

Dei nove fortini da costruirsi intorno a Roma, quattro sono già stati appaltati, a quanto ci si assicura; gli altri saranno deliberati nel corrente mese. I lavori dovrebbero essere terminati pel prossimo maggio.

I fortini appaltati sarebbero: quello di Monte Mario al sig. Cesare Partini; quello di Monte Verde, fuori Porta Portese, alla Società Veneta di costruzioni, e per essa all'on. Fambri; quello della *Bravetta* al signor Moreni; e quello a Cecilia Metella, sulla Via Appia, al signor Maggiorani.

Abbiamo inteso fare gravi appunti alla Direzione del Genio militare pel modo col quale furono accoadati gli appalti e chiamati i concorrenti. La Direzione del Genio sarebbe perfettamente in regola, per quanto a forme legali, ma non però per quanto possa essere un beninteso criterio di libera concorrenza.

Lavori al Tevere — Leggesi nella *Libertà*, del 12:

I lavori di abbassamento della platea sotto l'arcata sinistra del Ponte Sisto, furono da alcuni giorni ultimati.

Con quelle operazioni si riuscì ad affondare metri 4.20 sotto la magra del Tevere; ed oggi un giudizio di tecnici potè finalmente constatare che quei lavori non hanno procurato nessun guasto, come si temeva, alla solidità dell'arcata soprastante.

Le cure dell'Impresa Campos ora sono assorbite in parte dagli identici lavori, che si sono cominciati con successo sotto l'arcata destra del detto Ponte Sisto, dalla parte cioè del Fontanone.

Si ha fiducia, tempo permettendolo, di ottenere anche da questa parte gli stessi risultati quanto prima, e cioè avanti che il mal tempo e le pioggie della stagione cui andiamo incontro, ingrossino il fiume al punto da non permettere la prosecuzione dei già incominciati lavori.

Canale del Ledra. — Scrivono alla *Perseveranza* da Udine, 6:

Ieri il nostro Consiglio comunale ha approvato a grande maggioranza il prestito di un milione e trecentomila lire colla Cassa di Risparmio di Milano, che il Comune di Udine contrae per riversarlo poscia sopra il Consorzio dei 29 Comuni interessati nella costruzione del Canale del Ledra. Le altre 700 mila lire circa sono date, in parte dal Comune di Udine, in parte dalla Provincia.

È già stabilito un contratto coll'Impresa Podestà e Comp., già imprenditori di un tronco della Pontebbana, per la pronta esecuzione dell'opera, massimamente della parte principale di essa; cosicchè, volendo, si potrebbe avere ad un tempo la festa dell'apertura dell'ultimo tronco della Pontebbana e quella dei lavori del Ledra.

Avremo dunque ad Udine un canale di cinque metri cubi, con molte cadute d'acqua superiormente ed inferiormente alla città, che ha un Comune di 30,000 abitanti. Di più, qui s'incrociano le due grandi linee ferroviarie, quella che viene da Venezia e va a Nabresina e Trieste, e l'altra della Pontebbana. Il Ledra darà alle porte della città abbondanza di latticini, di erbaggi, di animali, di biade per gli abitanti. Se non basta la vicinanza dei due maggiori porti dell'Adriatico, ne daremo un altro, scendendo colla

ferrovia pontebbana a Palmanova ed al porto che ha esito a Portobuso, ove potranno approdare i prodotti delle Puglie e della Sicilia. La popolazione di Udine e del restante del Friuli è delle più operose ed intelligenti.

Le prove del Duilio — Il *Pungolo* di Napoli reca i seguenti particolari sugli esperimenti delle macchine del *Duilio*:

Alle ore 8 a. m., il *Duilio* vedevasi in mezzo al golfo con due grossi pennacchi di vapore e di fumo, che uscivano dai ciminieri e dai tubi di discarico, locchè mostrava che le potenti macchine di quella immensa mole erano pronte a dare l'impulso. Difatti, alle ore 8 e 1[2 la nave, lasciando gli ormeggi, s'indirizzava verso Capri, scomparendo allo sguardo dello spettatore a misura che si allontanava dal porto.

Trovavansi a bordo il generale Pallavicino, i colonnelli della fanteria marina e del Genio militare, gli ammiragli Del Carretto, Franklin, Di Monale ed Acton. Inoltre assistevano all'esperimento il comm. Pucci, direttore generale del materiale, il direttore Vigna, il comandante della *Venezia*, il capitano di vascello Accinni, ed altri ufficiali superiori; nonchè il direttore delle costruzioni, comm. Bozzone, con tutto lo stato-maggiore costituente la Direzione delle costruzioni navali.

Giunti in mare largo, si eseguirono i più minuti esperimenti delle macchine, le quali si prestarono con grande facilità a tutti i movimenti possibili, corrispondendo alla generale aspettazione in modo davvero mirabile.

Verso le 11, una refezione, apparecchiata per cura del comandante in capo del dipartimento, fu offerta a tutti gli invitati ed allo stato-maggiore della detta nave.

Non mancarono i brindisi di occasione, in onore del Ministro della marina, del direttore delle costruzioni, della prosperità dell'Italia, ecc.

La nave, sebbene emersa, pure filò più di 11 miglia e mezzo l'ora, ciò che fa preconizzare un ottimo cammino per l'avvenire, essendo risaputo che la maggiore velocità di una nave non può mai ottenersi e calcolarsi in una prima prova.

Il comandante Lovera De Maria assumeva il comando della nave, e con quella perizia che lo distingue, seppe dirigere questo bastimento con disinvoltura e facilità non comune, uscendo ed entrando dal porto con grande maestria.

Alle ore 4, giunti in porto, molti palischermi della marina raccolsero a bordo gli invitati.

Nuovi ingegneri civili. — La *Gazz. Uff.* dell'8 corr. ha pubblicato la seguente lista di candidati, che nella R. Scuola di applicazione per gli ingegneri in Roma hanno conseguito il diploma d'Ingegnere civile nella sessione di ottobre 1877:

1. Sciolette Gio. Battista del fu Luigi, da Roma (1), domiciliato a Roma, 100 su 100.
2. Cortese Emilio di Francesco, da Alessandria (2), id. id. 100.
3. Guidi Camillo di Michele, da Roma, id. id. 100.
4. Contivecchi Luigi di Ignazio, da Fivizzano (3), id. id. 100.
5. Polidori Augusto di Raffaele, da Viterbo, id. Civitavecchia, 95.
6. Cesari Raffaele del fu Angelo, da Pieve di Budrio, id. Bologna, 95.
7. Biglieri Annibale del fu Giulio, da Casale Monferrato id. Roma, 90.
8. Dolfin-Boldù Leonardo di Girolamo, da Padova, id. Padova, 90.
9. Donzelli Domenico di Achille, da Milano, id. Bologna, 90.
10. Veneziani Arnolfo di Giovanni, da Colle di Val d'Elsa, id. Siena, 85.
11. Pompucci Bernardino del fu Pompeo, da S. Vito sul Cesano, id. Pesaro, 80.
12. Pollini Americo di Edardo, da Roma, id. Roma, 80.
13. Portolani Luigi del fu Francesco, da Forlì, id. id. 80.
14. Masotti Arturo del fu Pellegrino, da Pisa, id. Pisa, 75.
15. Bardi Bardo di Antonio, da Carrara, id. Roma, 70.
16. Facchini Raffaele di Francesco, da Ferrara, id. Ferrara, 70.
17. Bracci Faustino, di Remesio, da Buti, id. Livorno, 70.
18. Goretti Pompeo di Cesare, da Ravenna, id. Bologna, 70.
19. Mariotti Giovanni di Barnaba, da Ancona, id. Ancona, 70.

(1) Cento sopra 100, con lode per l'importanza della dissertazione.

(2) Il signor Cortese è stato nominato dal Ministro d'agricoltura, industria e commercio allievo nel Corpo Reale delle miniere ed inviato a Parigi a completare i suoi studii nell'*Ecole des mines*.

(3) Il signor Contivecchi è tenente nel Corpo di Stato-maggiore. — I primi 4 candidati avevano meritato che loro si applicasse l'articolo 9 del regolamento interno.

NB. A termini dell'art. 14 del regolamento 8 ottobre 1876, il *minimum* per la sufficienza è 70.

Concorso. — È aperto il concorso per la nomina di un professore straordinario alla cattedra di disegno d'ornato e architettura elementare, vacante nella R. Università di Roma. Il concorso avrà luogo per titoli. Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero della pubblica istruzione entro il giorno 10 del mese di gennaio 1878.

Ufficii telegrafici — Il 1° corr., in Castelsaraceno (provincia di Potenza) e il 7 corr. in S.ª Lucia del Mela (prov. di Messina), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Scoppio di dinamite ad Avigliana. — Lo scoppio avvenne alle 3,15 pom. del 9 corrente nella fabbrica di dinamite, sistema Nobel, in Avigliana.

Uno dei casotti di lavorazione, in cui erano circa 400 chilogrammi di nitro-glicerina pura, saltò all'aria, producendo un terribile rombo, che mandò in frantumi parecchi vetri delle case di Avigliana.

In quel casotto disgraziatamente stavano lavorando due operaj, i quali furono lanciati in brandelli a grande distanza. Anche il direttore della fabbrica, signor Duchêne, ha pure riportato delle contusioni.

Finora è impossibile determinare la causa del disastro, ma si suppone che qualche forte attrito abbia prodotto lo scoppio della materia.

I due infelici rimasti vittima della catastrofe sono: Camandona Giuseppe, d'anni 26, e Ferrando Domenico, di anni 28, entrambi di Avigliana.

Si recarono sul luogo le Autorità locali ed il Sotto prefetto di Susa.

Progetto d'irrigazione in Austria. — L'ing. cav. Gabriele Susinno, Direttore tecnico del canale Cavour, è stato dalla Dieta provinciale della bassa Austria nominato membro d'una Commissione, che ha l'incarico di proporre un progetto di irrigazione della vasta pianura di Marchfeld. È una nomina che onora gli ingegneri italiani, e però la comunichiamo con piacere ai lettori.

Trattato postale colla Persia. — La Persia ha concluso un trattato postale con la Germania, la Russia e l'Austria. Ogni settimana questi Stati spediranno direttamente per la Persia una valigia di corrispondenze postali.

Le lettere e i giornali, che finora impiegavano da 35 a 45 giorni ad essere trasportati a quel paese, perverranno regolarmente in 20 giorni a Teheran; basterà che portino nella soprascritta via *Berlino*, o via *Vienna*. È questa una misura di cui può valersi anche il nostro Commercio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano, che da 685 si spinse un giorno a 700, in seguito alla notizia che ogni cosa era combinata a riguardo delle Convenzioni ferroviarie, ripiegò nella scorsa settimana a 686, poichè si seppe che le difficoltà di un accordo persistevano sempre. Negli ultimi giorni, rinata la fiducia nel buon esito delle trattative, quelle Azioni risalirono a 697, e sfiorarono nuovamente il 700, prezzo di chiusura.

I valori ferroviarii, quelli direttamente interessati nel fatto delle Convenzioni, ebbero la stessa vicenda del Mobiliare. Le Azioni della Società delle Meridionali da 350 si elevarono a 361; piegarono a 356, e ripresero per ultimo il 360. I maggiori corsi si ebbero dalla piazza di Genova. Le Obbligazioni relative si aggirarono sul 232 al 233. I Boni stazionarii sul 569.

Le Sarde, della serie A, si negoziarono a 229.25; quelle della serie B, a 232.50 — Le Pontebbane a 367 — Le Lombarde a Milano fecero 251.75.

La Borsa di Parigi quotò le Lombarde a 165 e 163; le Obbligazioni relative a 228 circa — Le Vittorio Emanuele a 224. — Le Azioni Ferrovie Romane a 78; le Obbligazioni a 248 e 247.

CONVOCAZIONI

Società anonima Romana per lo scavo e commercio di marmi e materiali da costruzione e decorazione — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 25 corrente in Roma, sede sociale (via Flaminia, 80), per udire il rapporto dei sindaci sul bilancio consuntivo 1876 ed approvarlo, e la relazione del Consiglio d'amministrazione; nonchè per deliberare sullo scioglimento della Società, e per la nomina dei liquidatori, e consiglieri e sindaci pel 1877, secondo il caso.

Banca Nazionale Toscana — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 27 corrente in Firenze (Borsa, via Saponai, 3), per la elezione di 4 consiglieri a complemento del Consiglio di Direzione della sede di Firenze pel 1878, nonchè di tre censori pel detto anno presso la sede medesima.

Avvisi d'Asta

Il 19 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Padova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo dell'argine destro del canale di Pontelungo dal ponte di Bovolenta al capostabile 39, per la presunta somma di L. 107,683. Lavori da eseguire entro 200 giorni. Deposito interinale L. 3600; cauzione definitiva L. 11,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 21 detto mese, presso il Consorzio della strada obbligatoria Frascati-Colonna, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco che da Frascati va alla provinciale Casilina, della lunghezza di m. 8456.90, per la presunta somma di L. 26,174.85. Deposito interinale L. 580 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1500 idem o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada provinciale del Vomano, da Montorio per Forcella alla ferrovia, della lunghezza di m. 10,757, per la presunta somma di L. 82,760.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Roma, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria che dal confine territoriale di San Vito raggiunge il confine di Rocca San Stefano, della lunghezza di m. 4159.50, per la presunta somma di L. 32,937.94. Deposito interinale L. 400 in valuta legale; cauzione definitiva L. 1400 idem o rendita D. P.

— Il 24 detto mese, presso il Municipio di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per la costruzione della parte centrale del pubblico Cimitero, per la presunta somma di lire 500,000. Lavori da eseguire entro 5 anni. Deposito interinale L. 30,000 in biglietti B. N. o rendita D. P.; cauzione eguale al 5 0[0 del prezzo di delibera.

— Mello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Napoli, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della triennale manutenzione ordinaria e delle riparazioni di danni agli alvei dei torrenti Somma e Vesuvio, per la presunta somma di annue L. 50,000. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1880. Deposito interinale lire 2000; cauzione definitiva L. 8000 in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di un ponte in muratura sul fiume Liri presso Isola, lungo la strada consortile Isola-Casamari, per il presunto importo di L. 64,140. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 3000 in biglietti B. N.; cazione definitiva L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 25 detto mese, presso il Municipio di Allerona (prov. dell'Umbria), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di 3 tronchi costituenti la strada obbligatoria di Allerona, cioè: 1° tronco dal confine di Montembiaglio all'abitato di Allerona, della lunghezza di m. 6706.55 per L. 29,632; 2° tronco dall'abitato di Allerona alla Monaldesca, della lunghezza di m. 7994.41 per L. 30,324.69; 3° tronco, dal confine di San Pietro al confine di Fabro, della lunghezza di m. 6420.67, per L. 37,886.66; e quindi in totale della lunghezza di m. 21,121.63 per l'importo di L. 97,813.35. Lavori da eseguire entro 8 anni pel 1° tronco e 10 pegli altri due. Deposito interinale L. 2000 in moneta corrente; cauzione definitiva L. 10,000 idem o rendita D. P.

— Il 26 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Girgenti, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione di due gettate di scogli nel porto di Porto Empedocle, per la presunta somma di lire 2,492,554.36. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 50,000; cauzione definitiva L. 100,000 in numerario o rendita D. P.

— Il 27 detto mese, presso i Commissariati militari dei tre dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli, Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della provvista di m. c. 460 di pino di Corsica in bagli, per la complessiva somma di L. 42,780. Consegna al R. Cantiere di Castellammare entro il 1878, a termini del Capitolato. Deposito L. 4278 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 45ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 5 *all'*11 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3457	3412 3350	81 »	» »
Viaggiatori	857,807.60	900,528.90	»	42,721.30
Merci a grande velocità . .	300,114.25	303,917.25	»	3,803.00
Merci a piccola velocità . .	911,178.20	976,244.20	»	65,066.00
Totale dei prodotti ferroviari	2,069,100.05	2,180,690.35	»	111,590.30
Navigazione sui laghi . . .	18,512.10	17,714.40	797.70	»
Totale della settimana. . .	2,087,612.15	2,198,404.75	»	110,792.60

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio all'*11 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	34,630,149.64	34,655,386.94	»	25,237.30
Merci a grande velocità . .	9,769,214.25	9,216,357.55	552,856.70	»
Merci a piccola velocità . .	37,760,352.13	36,540,827.20	1,219,524.93	»
Totale dei prodotti ferroviari	82,159,716.02	80,412,571.69	1,747,144.33	»
Navigazione sui laghi . . .	852,995.56	713,122.80	139,872.76	»
Totali	83,012,711.58	81,125,694.49	1,887,017.09	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	Differenza in confronto col 1876	Per cento
Prodotti della 45ª settimana . . .	592.36	639.12	— 46.76	— 7.32
Prodotti totali . . .	23766.19	24003.75	— 237.56	— 0.99

Strade Ferrate Meridionali

42ª Settimana. — *Dal* 15 *al* 21 *ottobre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	440,081.94	304.34
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	561,409.74	388.25
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 121,327.80	— 83.91
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	17,732,795.34	12263.34
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	16,817,496.45	11630.36
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 915,298.89	+ 632.98
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	137,072.99	121.30
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	144,530.20	138.04
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	+ 83	— 7,457.21	— 16.74
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,097.55	5,771,262.87	5,258.31
Introiti corrisp. nel 1876 .	990.25	4,799,200.74	4,846.45
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+107.30	+ 972,062.13	+ 411.86

Strade Ferrate Romane

35ª Settimana — *Dal* 27 *agosto al* 2 *settembre* 1877.
(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	469,609.84	14,876.36
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	559,232.32	17,715.53 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno. . .	—	89,622.48	2,839.17
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 2 7.bre 1877 .	1,646	18,619,766.87	16,853.21
Periodo corr. 1876	1,646	17,229,392.37	15,573.49
Aumento	—	1,390,374.50	1,279.72
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° trimestre 1876-77 depurati dalle tasse governative.

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.85	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali . . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

ANNUNZI

Ai signori Ingegneri ed Impresari

Finestre in ghisa aprendosi ed incastrandosi a qualsiasi tegola per dare luce ed aria dai tetti — speciali per laboratori, stabilimenti industriali, strade ferrate, ecc.

Ivi trovansi pure disegni e prezzi d'ogni genere di macchine e d'attrezzi per la costruzione dei prodotti laterizi.

AD. BOULET — Via dei Fiori, 4 — TORINO.

GENOVA

Sotto i Portici di via Vittorio Emanuele

BAGHINO GIUSEPPE E FIGLI

Ferri Nazionali, Inglesi, Francesi, Ferri speciali per qualsiasi Costruzione, Poutrelles, Lamieroni Lowmoor, Best, Best-Best, Rigati, al Carbon di Legna, Lamiera ond. e galvanizz. — Tubi per Caldaie di Ferro, di Ottone e di Rame. — Tubi per Gas ed Acqua, di Ferro e di Piombo. — Feltri per Macchine, Ingrassatori di ogni specie, Acciai, Morsa, Incudini, Forgie portatili, Puleggie differenziali, Macchine a forare, Arganelli, ecc., ecc. Utensili per Imprese e per Miniere.

Materiali d'Occasione

Macchine a Vapore, Locomobili e fisse, Locomotive, Vagoncini, Piani inclinati, Pompe centrifughe, Grue, Caldaie, Ruotaie e ferri vecchi.

DEPOSITI

1° Via Vittorio Emanuele. 3° Piazza Brignole.
2° Piazza Cavour. 4° P.° F.co quart. S. G. B.

TARDY E BENECH

SAVONA

Fabbricazione di Ferro - Fonderia e Cantiere di Costruzione

Ferro in Barre e per Costruzione — Ferro a I (*Poutrelles*), **Ferri ad angolo, Lamiere.**

Ponti e Tettoie in ferro, Tubi in Ghisa, Materiali per Ferrovie, Tramways e Mine, Vagoni e Ruotaie d'ogni forma e dimensione, nuovi e usati, Ganasce, Piastre, Bolloni, Arpioni, Chiodi a ribadire in ferro e acciaio.

Un nuovo e grande impianto di macchine a Sestri Ponente e Lucca per la produzione dei detti articoli, permette di somministrarli in brevi termini ed a condizioni molto più vantaggiose delle officine estere.

Deposito presso TARDY e BENECH, Torino-Savona-Genova.

G. B. MONTI e C.a

Success. Duca LITTA e C.a

TORINO

via Madama Cristina, n. 27, 29 e 31

Caloriferi ad aria calda con rivestimento in terra refrattaria.

Nuovo **sistema per le Filande** onde togliere completamente la fumana nella stagione invernale.

Nuovo **Essicatoio** a ruote per bozzoli ed **Essicatoi** ed **Asciugatoi** per ogni sorta d'industrie.

CASALONGA

INGEGNERE DI ARTI E MESTIERI
15. *Via des HALLES. Parigi.*
Stabilito dal 1867
UFFICIO DI DISEGNO
STUDJ E PROGETTI.

AUTORE DI ALCUNI TRATTATI PROFESSIONALI
AVVISI, RICERCHE, OTTENIMEMTI DI **BREVETTI, PRIVATIVE**
Informazioni, Installazione d'Officine, Motori. Collaudo di Materiale ordinato
RAPPRESENTANZE ALL' ESPOSIZIONE del 1878

GUIDA COMPLETA DEGL' **INVENTORI** in FRANCIA (3 L.)

UFFICIO SUCCURSALE
DEI GIORNALI ITALIANI ED ESTERI
Abbuonamenti ed Annunzi
Torino, via Finanze, 13.

Le **LIVRET-CHAIX** CONTINENTAL renferme les *Services* des chemins de fer de toute l'Europe, — *douze Cartes spéciales*: réseaux français (Ouest, Orléans, Midi, Lyon, Nord, Est), chemins de fer de la Suisse, de l'Italie, des Bords du Rhin, de la Russie, de l'Espagne, — une *Table* et un *Itinéraire alphabétiques* qui évitent toute difficulté de recherches. L'édition du mois se trouve dans toutes les Gares et les Librairies. **Prix: 2 francs.**

N. DELLA-CASA

Graniti e pietre

RAVENO

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ACCOLLO

PER

la costruzione di stecconato.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere all' accollo per la costruzione di metri lineari 23,354 di stecconato da eseguirsi nella 2.ª Sezione Linea Foligno-Falconara, apre una gara a schede segrete per coloro che volessero eseguire tale lavoro.

Il Capitolato d'appalto sarà ostensibile presso la Direzione generale in Firenze, nell'Ufficio di Mantenimento della 2.ª Sezione in Firenze, e nell' ufficio di Mantenimento situato a Foligno.

Le offerte compilate secondo il modello che fa parte del Capitolato, dovranno pervenire, suggellate, alla Direzione generale in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del giorno 24 del corrente mese di novembre.

L'Amministrazione sociale non è vincolata a prescegliere fra i concorrenti quegli che avesse offerto minor prezzo, e può rifiutare anche tutte le offerte qualora non le giudichi di sua convenienza, intendendo su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende finalmente subordinata alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 3 novembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ACCOLLO

PER LA

costruzione di una nuova Stazione a Montepulciano nella località detta Fontago.

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo provvedere alla costruzione di una nuova Stazione a MONTEPULCIANO apre una gara a schede segrete per tutti quelli che volessero concorrere a detto accollo.

I disegni, Capitolato d'appalto e perizia sono ostensibili negli Uffizi della Direzione generale delle Ferrovie Romane avente sede in Firenze, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, e nell'Ufficio dell'Ingegnere sig. Ersilio Martini nella Stazione di Siena.

Ogni concorrente dovrà, prima di presentare l'offerta, fare nella Cassa della Società un deposito di Lire Tremila in numerario o biglietti della Banca Nazionale o in cedole del Debito pubblico al portatore valutate al corso effettivo di Borsa.

Le offerte redatte secondo la modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno essere sigillate ed inviate alla Direzione generale in Firenze.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per la costruzione di una nuova Stazione a Montepulciano.

Il concorso per tale appalto sarà chiuso alle ore 12 meridiane del giorno 20 del corrente mese di novembre.

L'Ammistrazione non è vincolata a prescegliere tra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso e può anche rifiutare tutte le offerte, intendendo su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende subordinata alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 2 novembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Dovendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 154,000 di amido per le manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata e per la durata di un anno dal primo gennaio al 31 dicembre 1878, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente lotto per lotto come qui appresso, e cioè:

Lotto I.

Torino . . .	Chil.	12,000
Sestri . . .	»	6,000
Cagliari . . .	»	1,200
Milano . . .	»	9,000
Bologna . . .	»	8,000
Parma . . .	»	1,200
Modena . . .	»	1,600
Venezia . . .	»	17,000
	Chil.	56,000

Lotto II.

Napoli . . .	Chil.	30,000
Chiaravalle . .	»	8,000
Roma . . .	»	10,000
	Chil.	48,000

Lotto III.

Firenze . . .	Chil.	25,000
Lucca . . .	»	25,000
	Chil.	50,000

Il campione dell'amido ed il Capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale, via Due Macelli, n. 78, Ufficio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'Ufficio suddetto d'Economato in piego suggellato al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 1° dicembre 1877, colla indicazione sull'indirizzo:

Offerta per fornitura d'amido

avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire una e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma corrispondente al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del Deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale;

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

d) Indicare il prezzo per chilogramma franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva.

I diritti di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, 31 ottobre 1877.

Il Consigliere d'Amministrazione
VERDURA.

Il Direttore Generale
GOUPIL.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 21 Novembre 1877 N.° 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE DIMISSIONI DELL'ON. ZANARDELLI e l'inchiesta ferroviaria

Molto si discusse in questi giorni nel campo politico intorno alle vere cause che hanno provocato le dimissioni dell'on. Zanardelli da Ministro dei lavori pubblici; ma egli è omai evidente che, con l'allontanamento di lui, non sono punto cessate le difficoltà che incontravano le Convenzioni ferroviarie, di cui si è tanto e fin troppo parlato da più mesi.

Il frutto di tanti studii e di tante manipolazioni non pare ancora maturo: si sono ripresi gli studii anche dal lato legale, e pare che gli ostacoli crescano di giorno in giorno, quanto più ci appressiamo alla riapertura del Parlamento, a cui il Ministero dovrà pure render conto del suo operato nel gravissimo argomento.

Frattanto importa tener conto delle manifestazioni degli organi principali del Ministero e dell'Opposizione, per poter meglio apprezzare la situazione e le diverse evoluzioni dei partiti, da cui, pur troppo, dipende la soluzione dell'arduo problema.

L'organo principale del Ministero, il *Diritto*, pur deplorando l'uscita e rendendo omaggio ai sentimenti dell'on. Zanardelli, chiude un suo lungo articolo, dimostrando di nuovo la necessità dell'inchiesta, già da lui posta in campo quando sorse la quistione dell'esercizio ferroviario governativo; e questa proposta mira evidentemente, come allora, a guadagnar tempo, a preparare viemmeglio il terreno al Ministero, dopo l'uscita dell'on. Zanardelli. Ecco le parole del *Diritto*:

Intanto, per parte nostra, rispettandoli entrambi questi uomini (Depretis e Zanardelli), abbiamo denunciato in entrambi un massimo errore di procedura. E il metodo, nei gravi negozii di Stato, ha sempre un valore sostanziale. L'errore fu di non avere indetta un'inchiesta parlamentare, la quale soltanto avrebbe potuto preparare una soluzione accettevole e conforme alle esigenze legittime della pubblica opinione.

Ma ciò che non si è fatto si può fare; e le proposte dell'on. Depretis, studiate e ponderate, come certo devono essere state da uno statista di tanta esperienza e di tanto patriottismo qual'è l'on. Presidente del Consiglio, saranno un terreno pratico e sicuro, da cui la Rappresentanza nazionale potrà prendere le mosse per indagini più ampie, onde così completare o correggere, quando se ne veda la necessità, il piano generale di riordinamento della nostra rete ferroviaria.

E su questo terreno noi confidiamo sia possibile un accordo fra quanti mettono l'interesse della cosa pubblica al disopra di ogni preoccupazione personale e partigiana.

A questa proposta fa plauso e si associa di buon grado l'*Opinione*, quella stessa *Opinione* che aveva combattuto e derisa l'inchiesta ferroviaria, quando si trattava de' suoi amici, e che ora la giudica opportuna, anzi *indispensabile* per cansare il pericolo della *precipitazione* (dopo mesi e mesi di studio e discussione!), ma in fondo colla speranza di giungere, col *tempo* e colla *paglia*, a maturare il frutto dell'esercizio governativo, da lei vagheggiato. Ecco le sue parole:

Noi siamo convinti, dal canto nostro, che l'accordo desiderato dal *Diritto*, è, non che possibile e probabile, sicuro; e, per poco ci rifletta l'onor. Depretis, troverà che questo è il consiglio più savio e opportuno, il solo che possa calmare le trepidazioni ed i timori delle nostre grandi città commerciali, le quali nell'esercizio affidato a Società private vedono una grave minaccia (?) del loro avvenire economico, ed il solo che rassicuri l'Italia contro deliberazioni affrettate (??), le quali potrebbero colpire la fortuna della nazione, ed in ogni modo desterebbero il sospetto di poca ponderatezza e di precipitazione (??).

Noi aderiamo dunque di cuore alla proposta del *Diritto*, e speriamo che essa sarà appoggiata dal Ministero, anzi non dubitiamo che esprima il pensiero stesso de' Ministri, di cui il *Diritto* è l'interprete più autorevole.

Ma, se questo è veramente il pensiero del Gabinetto attuale, noi dubitiamo assai che la Camera, da cui pur dovrebbe essere autorizzata la inchiesta, ne accolga così facilmente la proposta, e per la difficoltà somma ch'essa presenta sott'ogni rapporto, e perchè è troppo vicino il termine prefisso allo scioglimento dell'attuale esercizio provvisorio della Società austriaca, e perchè finalmente il paese ha già troppo sofferto nei suoi interessi da questo stato prolungato d'incertezza, di titubanza, di atonìa, per adattarsi ora ad una nuova dilazione, con tanta incertezza di utili risultamenti.

Ad ogni modo, stiamo con ansietà aspettando le dichiarazioni ministeriali in proposito.

L'ARMAMENTO METALLICO DELLE FERROVIE

Come abbiamo a suo tempo annunciato, una Commissione speciale venne dal Ministero dei lavori pubblici incaricata di studiare i modi di ottenere la massima uniformità nell'armamento e nella soprastruttura delle nostre ferrovie; e il giorno 10 corr., codesta Commissione tenne in Firenze una seconda riunione, a cui intervennero i capi-servizio delle tre principali Società ferroviarie, ed i commissarii governativi per le ferrovie, ing. Bussi e Sorba, sotto la presidenza dell'Ispettore del Genio civile comm. Biglia.

Ora, tra i varii argomenti di studio sulla importante materia, ci pare opportuno riassumere alcuni recenti scritti intorno all'armamento metallico, che da molti si sostiene come preferibile al sistema attuale; e ciò specialmente nell'interesse delle nuove costruzioni ferroviarie, di cui ha bisogno il paese nostro, ed affinchè l' argomento possa essere più largamente studiato e discusso tra le persone competenti.

Il *Politecnico* di Milano ha testè compiuta la pubblicazione di una importante memoria dell'ing. Luigi Montezemolo, delle Ferrovie Meridionali, sotto il titolo: *Le traversine di ferro nell'armamento delle ferrovie.* Egli sostiene vigorosamente la convenienza di adottare l'armamento metallico sulle ferrovie ordinarie, non meno che sulle ferrovie a scartamento ridotto e sulle ferrovie a cavalli; e la conclusione del suo scritto ci sembra che meriti di essere qui riferita:

Giunti alla fine del nostro scritto, dobbiamo ringraziare il benevolo lettore, che avrà avuta la pazienza di seguirci attentamente in questa lunga e noiosa esposizione. Vogliamo sperare che, quantunque egli possa dissentire da noi in alcune delle idee che abbiamo esposte, o in qualche particolare della proposta che abbiamo fatta, pur tuttavia sarà entrata in lui la convinzione della opportunità somma del problema che ci siamo proposto, e della possibilità di risolverlo in modo conveniente. Osiamo anche sperare che il Governo e le Amministrazioni ferroviarie acquistino lo stesso convincimento.

A noi pare cosa di somma importanza l'utilizzare il tempo presente, in cui la traversina si mantiene ad un prezzo abbastanza mite, per studiare e discutere il problema; e saressimo ben lieti, se il nostro scritto servisse di occasione o di stimolo ad altri, più competenti di noi, a fare qualche proposta migliore.

Ma, prima di applicare la nostra proposta, o quella di altri, su grande scala in una linea nuova, sarebbe d'uopo di procedere ad esperimenti sulle linee in esercizio. La convenienza di introdurre le traversine di ferro, riducendo in pari tempo il peso della rotaia, ci pare che non possa essere contraddetta da alcuno; ma restano da stabilire i minuti particolari del sistema, sui quali solamente l'esperienza può decidere in modo inappellabile.

Si dovrebbe dunque procedere ad esperimenti sulle linee in esercizio, e su scala sufficientemente estesa da poter essere certi dei risultati. E questi esperimenti fatti in tal guisa saranno certamente causa di qualche spesa; ma speriamo che non si vorrà guardare tanto alla spesa in sè stessa, quanto alle conseguenze, che a noi paiono grandissime.

Nè si dovrà badare troppo al prezzo, che per avventura si dovrà pagare per l'acquisto dei materiali. Egli è evidente che il buon mercato non può venire se non si danno commissioni grandi; e ordinando pochi ferri di dimensioni insolite, bisogna evidentemente pagarli ad un prezzo elevato.

Gli esperimenti dovranno essere diretti a provare: 1° il modo di comportarsi della traversina di ferro; 2° la solidità e precisione del sistema di attacco; 3° la conseguenza della riduzione del peso della rotaia.

I primi due generi di esperimenti si possono fare, fino ad un certo segno, conservando le rotaie dell'attuale sistema di armamento e mettendovi sotto le traversine; ma per ottenere dei risultati completi, bisognerà aver pazienza e disarmare completamente qualche tratto di via, per armarlo completamente col sistema da noi proposto. Anzi sarebbe bene di far variare, entro certo limiti, il peso della rotaia, per poter giudicare con piena sicurezza le conseguenze della riduzione del peso.

Noi siamo persuasi che la traversina di ferro, come venne da noi proposta, senza risvolte e senza bordi inferiori, starà perfettamente bene, qualunque sia la qualità della ghiaia; ma bisognerà che ciò sia confermato dalla esperienza, e perciò bisognerà nelle prove adoperare tutte le qualità di ghiaia, cominciando dal pietrisco dimezzato fino alla ghiaiella sciolta.

Gli esperimenti non potranno certamente durar tanto da vedere qual sia effettivamente la durata delle rotaie e delle traversine; ma, osservando attentamente il loro modo di

comportarsi per due o tre anni, si potrà con grande probabilità inferire la durata futura.

Ma è inutile che ci tratteniamo a parlare lungamente di questi esperimenti e dei risultati che si potranno ottenere. Speriamo di poter ritornare su di ciò un'altra volta. Qui invece, prima di finire, vogliamo tornare un momento indietro, onde tornare ad esaminare le spese del sistema di armamento da noi proposto.

Il lettore avrà certamente osservato che noi, quasi diffidenti verso di noi stessi e delle nostre idee, abbiamo cercato di diminuire tutti i vantaggi del nuovo sistema, eccedendo in ogni genere di precauzioni, e trascurando molte cose di cui si sarebbe dovuto tener conto. Ci premeva troppo di evitare la taccia di esagerati e immaginarii.

Con tutto ciò noi siamo arrivati ad un risultato notevolmente favorevole al nuovo sistema. Ma ora possiamo notare: che la durata della traversina di quercia, qui nell'Italia meridionale, non è di 12 anni; che il prezzo di L. 4.00 è un prezzo eccezionale, che non si ha che in qualche punto, e che fra qualche anno, o meglio fra qualche mese, non si avrà più; che il prezzo del ricambio dovrebbe per lo meno valutarsi a L. 5.00; che la durata delle rotaie sulle linee di mediocre traffico è inferiore a 16 anni; che l'economia annua sulle spese di manutenzione, da noi valutata a lire 150.00 dovrebbe portarsi per lo meno a L. 200.00, se si tien conto anche del materiale mobile; che i trasporti dei materiali non possono non costare di più di quello che noi abbiamo detto, perchè non è possibile di fare una ferrovia, senza che si debba trasportare una parte dei materiali di armamento coi mezzi ordinarii, e sovente su pessime strade.

Tutte queste considerazioni fanno ritenere che ad ogni caso pratico l'economia annuale sulle spese d'interessi, ammortizzazione, rinnovamento dei materiali e manutenzione sarà più o meno considerevole, a seconda delle circostanze più o meno favorevoli al sistema di armamento da noi proposto, ma *certamente* sarà sempre superiore notevolmente alle L. 121.66 da noi calcolate.

Dobbiamo anche aggiungere qualche parola sui vantaggi che abbiamo chiamati indiretti, e che si ottengono dalla riduzione della larghezza del corpo stradale.

Molti ritengono che sia pericoloso il ridurre il corpo stradale, e temono che le vibrazioni prodotte dal passaggio dei treni sieno tali da impedire il consolidamento delle scarpe dei rilevati.

In primo luogo, faremo osservare che quest' obbiezione si applica soltanto ai rilevati e non alle trincee; in secondo luogo, è evidente che il temuto pericolo non esiste affatto in tutte quelle linee secondarie, in cui non passano treni a grandissima velocità; in terzo luogo poi, osserveremo che la riduzione da noi proposta è motivata dalla minor altezza della massicciata, ed è evidente che, tanto meno alto sarà il treno che passa, e tanto meno forti saranno le vibrazioni prodotte nel corpo stradale.

Ma vogliamo esser larghi, e vogliamo ammettere che, trattandosi di una ferrovia di primaria importanza, non sia prudente il ridurre la piattaforma stradale di m. 0.50; ma certamente si potrà senza inconvenienti ridurla di m. 0.35.

Or bene, tutti sappiamo che, quanto più grande è l'importanza di una linea, altrettanto è più elevato il prezzo del corpo stradale; e così crediamo si possa ritenere che una riduzione di m. 0.35 sulla larghezza del corpo stradale, per una ferrovia di primaria importanza, dia luogo alla stessa economia, che dà la riduzione di m. 0.50 per una ferrovia secondaria.

Qui in Italia, dove i terreni sono generalmente molto accidentati, una riduzione nella lunghezza della piattaforma è cosa di somma importanza; e se chi traccia la ferrovia saprà trarne abilmente profitto, si otterrà una grande economia di spesa.

Non possiamo discendere a particolari a questo riguardo, perchè esigerebbero un certo sviluppo, e per altra parte poi questi calcoli fatti in astratto non hanno un gran valore. Ma siamo certi che tutti coloro che sono pratici della cosa converranno con noi nel dire, che è tutt'altro che esagerato il valutare l'economia che ne risulterà a circa L. 500.00 per ogni chilometro.

Così saremo pienamente certi che il maggior valore del materiale di armamento con le traversine di ferro sarà compensato dal minor valore del corpo stradale; e per conseguenza possiamo ritenere come cosa assicurata, che adottando per una linea nuova il sistema di armamento da noi proposto, si avrà:

1° Nessuna maggiore spesa per il primo impianto della ferrovia, anzi in molti casi si otterrà qualche economia;

2° Una economia sulle spese annuali di manutenzione, rinnovamento dei materiali e interessi, di circa L. 500.00 per ogni chilometro, che in molti casi potrà anche essere notevolmente superiore.

Finalmente dobbiamo esaminare la nostra proposta da un altro punto di vista.

Le ferrovie sono diventate uno dei principali fattori della guerra, e in guerra la semplicità del sistema, la facilità e celerità delle operazioni sono cose di primissima importanza. E da questo lato ci pare cha il sistema delle traversine di ferro presenti i più grandi vantaggi.

Infatti, col sistema attuale, una squadra di esperti armatori ben diretti può fare 300 metri lineari di binario per ogni giorno; in condizioni eccezionalmente favorevoli, ne può fare 400 metri, ma difficilmente si può fare di più.

Invece, col sistema da noi proposto, tutto diventa più semplice e spedito, ed è tolta completamente l'operazione più lunga e difficile, che è l'inchiodatura. Non occorrono operaj speciali, non vi è alcuna operazione che non possa essere eseguita da operaj qualunque o da soldati; tutti i pezzi sono più facili a maneggiarsi; il numero degli attrezzi è di molto ridotto; e tutta la difficoltà, o per meglio dire l'attenzione, sta nel marcare le distanze a cui devono essere collocate le treversine, e poi tutto il resto va da sè.

Anche minore è la quantità di ghiaia da maneggiarsi, e il rincalzamento delle traversine è più facile, perchè più superficiale. Così non dubitiamo di asserire che si possano in una giornata fare senza difficoltà 1000 metri di via.

Ma non è tanto l'operazione della posa che bisogna guardare, quanto le varie operazioni che la precedono. I materiali di armamento non si hanno certamente sul sito dell'impiego, e bisogna andarli a cercare nei magazzini, che qualche volta si trovano a grandissima distanza; bisogna caricarli, trasportarli, e quindi distribuirli lungo il tracciato della linea che si vuol costruire.

E qui sta il massimo dei vantaggi del nuovo sistema; poichè abbiamo veduto al paragrafo 65, che col sistema attuale di armamento i materiali occorrenti a comporre un

chilometro di via pesano . . . . tonnellate 171
mentre col sistema nuovo non peseranno che » 110

e quindi un minor peso da trasportare di tonnellate 61

In tutti i casi, questo minor peso è di grande importanza per il risparmio nelle spese di trasporto; ma in guerra non si guarda tanto il risparmio, quanto la facilità e speditezza; e chiunque sia pratico di trasporti sa bene quale importanza abbia il ridurre il peso dei materiali da trasportarsi in ragione di 100 : 64. Vuol dire che cogli stessi mezzi di trasporto di cui potete disporre, invece di trasportare i materiali di 64 chilometri di via, ne trasporterete tanti che bastino per 100 chilometri; ovvero, se i mezzi di trasporto sono abbondanti, nello stesso tempo in cui trasportereste i materiali per 64 chilometri, ne trasporterete per 100. ...

A questo proposito, alcuni giornali tedeschi espongono minutamente i vantaggi che presenta il sistema Hilf, il quale è già ampiamente descritto in un opuscolo pubblicato a Wiesbaden nel 1876, e trovasi in esercizio sopra alcune linee della Germania e del Belgio. Tali vantaggi si riassumono come segue:

1° Una durata grandissima del piano di via, che l'esperienza non ha ancora potuto determinare, ma che sarà certamente più lunga di quella delle migliori rotaie d'acciaio; per conseguenza, nessun rinnovamento di via proveniente dal fatto del piano, ciò che accade inevitabilmente con le rotaie d'acciaio sulle traverse di legno.

2° Spese di manutenzione della via molto minori, che il signor Hilf dimostra essere da franchi 500 ai 1000 per chilometro e per anno.

3° Una grande elasticità ed un buon piano stradale, che si traduce in un movimento più dolce, molto apprezzato dai viaggiatori, e favorevole alla conservazione del materiale girante.

4° Spese di primo impianto meno elevate che sulla via in legno; il vantaggio è minimo quando non si tenga conto dei vecchi materiali da ritirarsi dalla via, ma è considerevolissimo se si fa intervenire questo elemento.

Il sistema Hilf è brevettato nel Belgio ed in Francia. La Società dell' Officine della Provvidenza, a Marchienne in vicinanza di Charleroi (Belgio), è incaricata dal signor Hilf dell'attivazione del suo brevetto nei due paesi.

— Dal rapporto poi annuale delle ferrovie Hanovriane rilevasi che, nel 1876, si è applicato sopra una lunghezza di 11,000 metri, nel distretto della Commissione di Hanovre, il sistema completo di superstruttura in ferro di Hilf.

Le rotaie in acciaio riposano su due traverse longitudinali in ferro, che sono sostenute lateralmente da traverse trasversali.

La lunghezza delle rotaie impiegate è di m. 8.00; quella delle longitudinali di m. 8.90; e quella delle trasversali di 2 m. 60. Le rotaie pesano 25.8 chilog. per metro corrente, ed hanno 110 millimetri di altezza. Le traverse longitudinali e trasversali pesano 29.37 chilogrammi per metro corrente.

Inoltre, si è applicato sopra una via diritta, e come prova, una piccola tratta del sistema Vautherin, con delle traverse in ferro, che ha pure dato dei buoni risultati.

Le traverse in ferro, pesando 30.2 chilogrammi, formano una base sicura e solida. Il consolidamento delle rotaie a base ordinariamente larga ha luogo con degli uncinetti e dei cunei, formanti un peso di 2 chilogrammi per traversa. I piccoli pezzi di ferro, durante un servizio di 8 anni, non hanno mostrato che un debolissimo logoramento e poca necessità di manutenzione.

A questi cenni e giudizii di giornali diversi, forse interessati, dobbiamo qui contrapporre le dichiarazioni contenute nel primo rapporto della succitata Commissione italiana, che si legge nell'ultimo fascicolo del *Giornale del Genio civile;* rapporto dettato appunto dal presidente comm. Biglia, e che porta la data di Pisa del 6 giugno u. s. Al § 10 di esso, parlandosi degli *Armamenti metallici*, si legge:

La Commissione non si trattenne a lungo su quest'argomento; presi ad esame due sistemi di traversine provatisi in Italia da parecchi anni, non resultarono convenienti per la poca resistenza trasversale, pella difficoltà di mantenere il collegamento dei traversi colle rotaie, pella minor superficie d'appoggio, pella poca loro adattabilità al pietrisco grosso, e specialmente poi pel loro costo, assai più elevato del costo delle traverse in legname in Italia: ciò che rende inutile lo studio di altri sistemi, coi quali per avventura potrebbe rimediarsi a taluni dei citati inconvenienti.

Quanto agli armamenti metallici con appoggio longitudinale, niun sistema ne venne finora provato in Italia; è però ben conosciuto il sistema Hilf, che, fra quelli del genere in parola, diede finora i migliori risultati, ed incontrò qualche favore in Germania.

E quell'Associazione degli ingegneri ferroviarii, dopo aver udita la relazione di 13 Compagnie che usarono sistemi metallici, conchiudeva nella riunione del settembre 1874: che il sistema Hartwich, consistente in una rotaia altissima armata ai fianchi, e sul quale dapprincipio si fondavano molte speranze, non era da raccomandarsi, essendo resultato che la testa della rotaia si logora troppo rapidamente; che il sistema a traverse (Vautherin) aveva fatto cattiva prova, in ispecie per la poca resistenza agli spostamenti; che il sistema Hilf era quello che aveva fino allora presentato i migliori vantaggi.

Ma, in fin dei conti, fra 90 Compagnie tedesche ed austriache rappresentate nell'assemblea, sole quattro dichiararono aver provato questo sistema Hilf, e tre dimostraronsene contente, mentre l'altra si lagnò che le lungherine facilmente si piegano. Le prove, d'altronde, non si estesero che a piccole tratte; e da una perizia comparativa, elaborata da interessati a sostegno del sistema Hilf, che il referente ha sott'occhi, rilevasi che l'eguaglianza del costo fra questo sistema e le traverse in legname resulta bensì dalla perizia, ma solo perchè vi si suppose in lire 9.40 il costo delle traverse di rovere ed impregnate, e si suppose che col sistema metallico la rotaia si facesse più leggera e di ben 10 chilogrammi al metro lineare; ed infine, mentre pel sistema ligneo si supposero le rotaie lunghe 7 metri, le si calcolarono di 9 metri nella perizia della struttura metallica, portando così a merito di questa la minore conseguente spesa del giunto. E questa perizia, strombazzata ai quattro venti, riprodotta nei più serii giornali tecnici, è il principale documento a favore del sistema Hilf!

Siccome, dunque, da noi le traverse non costano lire 9.40, anzi in media nemmeno la metà; e siccome la lunghezza

delle rotaie e così il numero dei giunti non dipende dalla sottostruttura, si conchiuse: che la convenienza dei sistemi metallici non è per ora dimostrata in Italia, nè potrà dimostrarsi, finchè dureranno a un di presso gli attuali prezzi delle traverse, le quali al postutto costituiranno sempre un sistema meglio collegato e più elastico; e siccome è fondamento necessario d'ogni sistema lo avere una larga base d'appoggio, non inferiore a quella che si ottiene coi sistemi in legname, così la Commissione ha creduto di poter anche esprimere francamente l'avviso, che la stessa conclusione sia applicabile a qualsiasi sistema metallico che si possa ideare a modificazione e miglioramento di quelli esistenti.

Dopo così discordi affermazioni e con apprezzamenti tecnici tanto disparati, non ci resta che far voti, affinchè la quistione sia profondamente studiata in Italia e si pronunci finalmente l'autorevole verdetto della scienza e della esperienza anche tra noi.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Il nostro ordinario corrispondente di Roma ci ha telegrafato questa mattina, che le Convenzioni ferroviarie vennero firmate ieri sera, contraenti il Credito Mobiliare e la Banca Generale.

— All'ultimo momento riceviamo il seguente dispaccio dell'Agenzia Stefani, che conferma e completa quello del nostro corrispondente:

Le Convenzioni ferroviarie vennero firmate questa notte. La rete Adriatica è assunta dalla Società delle Ferrovie Meridionali; la rete Mediterranea da parecchi Stabilimenti bancarii e da 11 grossi banchieri. Concorrono i capitali di tutta l'Italia.

Nei giorni 18 e 19 corr. ebbe luogo la visita pel collaudo definitivo della linea Adria-Rovigo-Legnago, a cui era stato delegato dal Governo il comm. Biglia, in concorso del Commissariato per le Ferrovie dell'Alta Italia, e coll'intervento dell'Ingegnere-capo di Rovigo ff. di Commissario per le costruzioni.

Questa visita venne effettuata in contraddittorio dei rappresentanti del Comitato ferroviario della provincia di Rovigo, e col concorso dei delegati dei varii Servizii delle Ferrovie dell'Alta Italia; ed il risultato si fu che, mancando tuttora su quella linea alcuni lavori di finimento, non si potè devenire al collaudo definitivo, il quale verrà impartito, appena sia, con una nuova visita, riconosciuto che gli accennati lavori vennero eseguiti.

Sappiamo che con Decreto ministeriale del 23 ottobre p. p. venne approvato il progetto della Stazione lacuale di Como, in seguito alla costruzione del tronco di ferrovia dalla Stazione della città al lago.

Possiamo confermare la notizia riferita dai giornali veneti circa lo stanziamento, nel bilancio preventivo generale dei lavori da compiersi sulla rete dell'Alta Italia, della somma di L. 800[m per l'ingrandimento della Stazione di Udine.

Non resta ora che far voti affinchè venga al più presto risolta la questione relativa all'impianto della Stazione internazionale per le linee della Pontebba e Cormons, per poter tosto dar mano ai suddetti lavori.

Secondo informazioni che abbiamo direttamente da Pontebba, i lavori sulla linea da Tarvis a Pontaffel procedono alacremente, di conserva con quelli che si eseguiscono dalla parte italiana. Infatti, le espropriazioni dei terreni sono colà compiute, molti sono i movimenti di terra eseguiti, nonchè portati a buon punto alcuni manufatti. Però questi devono ora rimanere in sospeso a causa della stagione, la quale, se fu finora eccezionalmente favorevole, non permette pel momento di continuarli.

Quanto al fabbricato per la Stazione di Pontaffel, con rimesse per locomotive, Ufficio doganale ecc., ne sono già preparati i progetti; e si darà mano alle costruzioni nella primavera prossima, essendo già fissate le ubicazioni ed eseguite le espropriazioni relative.

Da un prospetto, gentilmente comunicatoci, degli attentati commessi contro la sicurezza dell'esercizio sulle ferrovie dell'Alta Italia durante il 3° trimestre scorso, rileviamo con dolore che gli attentati furono 3 nel mese di luglio, 4 nell'agosto, e 10 nel settembre: in totale 17.

Per la maggior parte furono sassi lanciati contro i treni, con rottura di qualche vetro, e con leggiere ferite a 6 viaggiatori, due dei quali però colpiti nel volto (a Montebello ed a Torino).

Le altre località dove avvennero gli attentati sono Cantalupo, Terzo, Bergamasco, Busto Arsizio, Gamalero, Spinetta, Albissola, Campi, Conegliano, Monchiero, Rivarolo, Domegliara, Bistagno e Pescantina.

Inoltre, sulla linea Bra-Savona e presso la Stazione di Chiavari si trovarono ostacoli posti attraverso i binarii, all'evidente scopo di far deviare i treni, ma però quegli ostacoli poterono essere rimossi senza dannose conseguenze.

Sino al momento di chiudere il giornale, ci manca l'ordinaria nostra corrispondenza da Roma. Conoscendo la diligenza del nostro corrispondente, non possiamo attribuire tale mancanza che ad un disguido postale, già lamentato altre volte.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Superga. — L'egregio ing. Agudio ha testè presentato al Consiglio provinciale di Torino la seguente petizione:

« Onorevole Consiglio provinciale di Torino,

« Il sottoscritto ha l'onore di chiamare l'attenzione di questa illustre rappresentanza sopra un progetto, la di cui esecuzione dovrà recar ornamento ed utile a questa antica provincia, ed insieme accrescere maggior splendore al nome italiano.

« La ferrovia di Superga, che a buon diritto si chiamerà la *Ferrovia del Righi Piemontese*, sta per divenire una realtà.

« I concorsi finanziarii ottenuti dallo scrivente, e le intelligenze stabilite con varii costruttori gli permettono già d'esprimersi colla persuasione del successo; perchè, mentre da un canto viene accertato sull'ammontare della spesa, dall'altra egli tiene affidamento circa la maggior parte dei fondi necessarii per incarnarne il progetto.

« Non gli rimane, infatti, su questo punto che una lacuna da riempiere, la cui entità non rappresenta che la quinta parte del capitale totale fissato in L. 1,500,000.

« Esaurite a tal uopo le pratiche presso i maggiori interessati, egli ora non può far a meno che ricorrere alla pubblica sottoscrizione; e per render più agevole questo còmpito, si rivolge anche alla Provincia di Torino, pregandola di voler partecipare alla sottoscrizione stessa per la somma di L. 50,000 in tante Azioni di L. 100: persuaso che detto concorso servirà pure di valido incoraggiamento presso i suoi concittadini, e farà eco a quello importantissimo concesso dal Consiglio comunale lo scorso marzo.

« Ecco, infatti, come verrebbe ripartita la spesa fra varii costruttori, e come risulta il fondo necessario:

« 1. La costruzione della piattaforma stradale e dei fabbricati, colle espropriazioni, è accollata a cottimo ad un'Impresa per la somma di . . '	L.	500,000
2. La somministrazione e costruzione del materiale metallico dei meccanismi e delle due macchine a vapore fisse è affidata alle Case Cail e C. di Parigi e Brunon fratelli di Rive de Gier, costruttori privilegiati, per la somma di . .	»	597,000
« 3. La Società Belga dei *Tramway* somministra il materiale mobile ed oggetti diversi pel valore di	»	100,000
« 4. La Società di Superga farebbe in economia i lavori relativi ai trasporti e collocamento in opera della ferrovia e dei meccanismi, ed allo acquisto dei legnami occorrenti per la ferrovia propriamente detta, in	»	152,000
« 5. Restano disponibili per spese generali di direzione, studii, costituzione della Società, commissione di Banca, amministrazione ed imprevisti	»	151,000
« Totale della spesa	L.	1,500,000

« Il fondo sociale sarebbe costituito come segue:

« 1. Dal materiale metallico del piano inclinato di Lanslebourg rappresentato da N. 400 Azioni . .	L.	400,000
« 2. Dalla partecipazione votata dal Consiglio comunale di Torino N. 3000 Azioni . . .	»	300,000
« 3. Dalla partecipazione della Impresa N. 1000 Azioni	»	100,000
« 4. Dalla partecipazione della Società Belga dei *Tramway* di Torino per N. 1000 Azioni .	»	100,000
« 5. Dalla sottoscrizione da parte di alcune Case bancarie di Torino di N. 3000 Azioni .	»	300,000
« 6. Riservate alla sottoscrizione pubblica numero 2500 Azioni	»	250,000
« 7. Attese dall'accettazione della Provincia di Torino N. 500 Azioni	»	50,000
« Totale capitale Azioni	L.	1,500,000

« È vero che quest'opera rifletterà i suoi benefici influssi più specialmente sulla città, che sulla provincia di Torino. Però non si può disconoscere che altri Comuni trovinsi interessati, quali sono i Comuni di Rivo-Dora, Baldissero, Pavarolo, Bardassano, Montaldo, Sciolze, ed anche in parte quello di Chieri.

« La ferrovia di Superga li avvicinerà notevolmente al loro centro naturale d'affari, soprattutto quando la medesima sarà riunita a Torino con un servizio di *tramway* a vapore, che renderà il tragitto tra piazza Castello e Superga di una durata di 40 minuti.

« Il concorso, che il sottoscritto ha l'onore di chiedere alla Provincia, sembra dunque bastantemente fondato, anche all'infuori di ogni altra considerazione.

« Col massimo rispetto lo scrivente ha l'onore di essere

« *Dev.mo servitore* Ing. T. Agudio ».

Conferenza ferroviaria. — A Verona, il giorno 13, fu tenuta l'annunciata conferenza ferroviaria col concorso delle rappresentanze, oltrecchè di Verona e del Comitato interprovinciale di Vicenza, Padova e Treviso, anche delle città di Padova, Vicenza, Udine, Bergamo e Brescia; dei senatori Lampertico, Bellavitis, Camuzzoni, e deputati al Parlamento Righi, Toaldi, Piccoli, Lucchini G. C., Piccinelli, Cucchi, Loro, Lioy, Antonibon, Giacomelli e Gritti.

Costituita la Presidenza, colla nomina a presidente del comm. Camuzzoni, sindaco di Verona, del conte Prampero, ff. di sindaco di Udine ed ex-deputato al Parlamento, a vice-presidente, ed a segretarii dei sigg. cav. Valussi, segretario della Camera di commercio di Udine, e Farinata degli Uberti, segretario della Camera di commercio di Verona, il presidente comm. Camuzzoni, dopo aver con acconcie parole dato il benvenuto alle numerose rappresentanze ivi convenute, ed accennato sommariamente agli scopi della riunione, dichiarò aperta la seduta.

Presero poi parte alla discussione il senatore Lampertico e gli onor. Piccoli, Cucchi, Righi, Antonibon ed altri; e vennero infine deliberate ad unanimità le seguenti risoluzioni:

« 1. Che lo speditore abbia piena facoltà di spedire la merce per la linea di sua maggiore convenienza;

« 2. Che, ritenute uguali le tariffe della ferrovia Vicenza-Treviso alle tariffe delle altre ferrovie italiane, nelle tariffe decrescenti in ragione di distanza la linea Vicenza-Treviso sia cumulata, a beneficio della merce, colle altre ferrovie, e la competenza risultante sia divisa in proporzione chilometrica fra chi esercita la linea Vicenza-Treviso e chi esercita le altre;

« 3. Che si devenga ad accordi fra le due Amministrazioni per evitare alle Stazioni di transito di Vicenza e di Treviso le doppie consegne e riconsegne;

« 4. Che, almeno con un treno giornaliero discendente ed ascendente, sia reso possibile il viaggio da Milano ad Udine per Vicenza e Treviso senza interruzione, e ciò senza soppressione od aggiunta di treni sulle linee Bologna-Padova-Venezia, Milano-Venezia, Venezia-Udine, e senza scapito delle coincidenze di Padova;

« 5. Che le spese variabili e fisse pel servizio delle Stazioni comuni sieno divise in proporzione del numero dei carri vuoti e pieni che entrano dalle medesime;

« 6. Che tutte queste deliberazioni vengono prese e raccomandate al Governo ed al Parlamento per l'intera loro applicazione a tutte le altre linee, le cui condizioni siano uguali od analoghe a quelle della linea Vicenza-Treviso ».

Fu infine stabilito di dar comunicazione, a mezzo di telegrammi, ai Ministri dei lavori pubblici e delle finanze delle seguite votazioni, e di far seguire quindi speciale rapporto, invitando anche le rappresentanze locali, e delle provincie della Lombardia e del Veneto, a farle valere presso il Governo a mezzo dei loro rappresentanti al Parlamento nazionale, in occasione delle discussioni sulle Convenzioni ferroviarie.

Tariffe ferroviarie. — Oltre la lettera del barone Podestà, deputato del 2° Collegio di Genova, al Ministro dei lavori pubblici sui danni che risente il commercio italiano in generale dal ritardo frapposto all'approvazione della Convenzione di Parigi del 15 marzo 1876 circa le tariffe differenziali (lettera che abbiamo annunciata nel precedente numero), il *Corriere Mercantile* ha ora pubblicato anche

una lettera del deputato del 3° Collegio, on. Raffaele Rubattino, indirizzata sopra lo stesso argomento al Ministro suddetto fin dal 9 marzo p. p., facendo rilevare come il ritardo lamentato, non solo nuoceva fortemente agli interessi dei porti del Mediterraneo, ma non giovava a quelli dell'Adriatico, e soltanto favoriva gli interessi di Marsiglia.

Il *Corriere Mercantile* deplora vivamente che il Ministero non abbia preso ancora alcuna deliberazione in proposito.

Ferrovia Ovada-Novi. — Scrivono da Ovada alla *Voce Libera:*

I giornali di Novi Ligure ci annunziano che la Società inglese rappresentata dai signori Delalec e Amaan avrebbe intavolato trattative per la costruzione della ferrovia Ovada-Novi a sistema ridotto, e che i detti rappresentanti avrebbero, il giorno 5 corrente, ispezionata la linea in compagnia dell'ing. cav. Odini, sindaco d'Ovada.

Siamo poi informati che altra Società di capitalisti italiani si va organizzando per l'identico oggetto.

Nuove ferrovie — Ecco, secondo il *Pungolo* di Napoli, l'elenco completo di tutte le linee, la cui preparazione era stata dall'onor. Zanardelli affidata ad una Commissione speciale:

Messina-Patti-Palermo, Siracusa-Licata, Valsavoia-Caltagirone, Taranto-Brindisi, Zollino-Gallipoli, Foggia-Manfredonia, Foggia-Lucera, Candela-Fiumara d'Atella, Barletta-Spinazzola, Codola-S. Clemente, Salerno-S. Severino, Benevento-Compobasso-Termoli, Roccasecca-Avezzano, Cajanello-Sulmona, Roma-Gaeta-Napoli, Velletri-Porto d'Anzio, Roma-Tivoli-Sulmona, Orte-Viterbo, Aquila-Rieti-Terni, Teramo-Giulianova, Ascoli-S. Benedetto, Macerata-Civitanova, Rimini-Ravenna-Ferrara, Spezia-Parma, Lucca-Modena, Parma-Brescia-Iseo, Pavia-Lodi-Crema-Brescia, Vercelli-Mortara-Broni, Novara-Varallo, Torino-Casale, Linea di accesso al Gottardo, Ivrea-Aosta, Pinerolo-Torre Pellice, Cuneo-Mondovì, Carmagnola-Bra, Torino-Carignano-Carmagnola, Carignano-Saluzzo, Saluzzo-Dronero-Cuneo, Vinovo-Vigone-Barge, Mirafiori-Giaveno, Asti-Chivasso, Colico-Sondrio-Tirano, Colico-Chiavenna, Colico-Lecco, Belluno-Treviso, Bassano-Castelfranco-Mestre, Mestre-Sandonà-Portogruaro, Adria-Chioggia, Mantova-Legnago-Monselice.

Inoltre l'Eboli-Reggio era stata oggetto di uno studio tutto speciale, che è completato dagl'ispettori Passerini ed Imperatori per la spesa di oltre 200 milioni.

Un'altra Commissione speciale (composta degl'ingegneri Imperatori, Passerini, Borgnini, Lanino e Fabris) ha studiato il valico dell'Appennino toscano alle Romagne, lasciando indecisa la scelta tra Faenza-Firenze od Arezzo-Forlì.

Più, era già fatto il progetto dell'ingegnere Billia per la linea Palermo Caltanissetta-Catania per Vallelunga.

Tramway Saronno Erba. — La *Lombardia* dice che, per convenzione tra la Provincia, il Comune di Milano e il signor Vaucamps, concessionario della ferrovia Milano-Saronno Erba, si vanno in questi giorni a cominciare i lavori della ferrovia medesima, coi movimenti di terra, opere di tombinatura, ecc. ecc.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Scrivono da Berna, 16, al *Journal de Genève*:

L'Italia non ha pagato finora che la sua quota pei lavori del gran tunnel nel quinto anno, cioè fr. 4,600.000, ma non ha già rifiutato, come si è detto, di pagare anche l'annualità fissa. Ecco come sono le cose:

A tenore del protocollo della Conferenza di Lucerna, gli Stati interessati si sono espressamente riservato il diritto di non pagare definitivamente l'annualità fissa, che dopo la ricostituzione della Società del Gottardo. Lo stesso Consiglio federale si è incaricato di sorvegliare l'impiego di questa parte della sovvenzione.

Ora, il sig. Zanardelli, ministro dei lavori pubblici d'Italia, ha ricordato al Consiglio federale, all'atto dell'invio dei 4,600,000 fr., la clausola della Convenzione di Lucerna, prevenendolo inoltre che occorreva l'autorizzazione del Ministero pel pagamento della detta annuità, e che, essendo assenti parecchi membri del Gabinetto, egli era costretto a differirne l'invio. Il sig. Zanardelli aggiungeva però che tale procedere non presentava alcun inconveniente, poichè il Consiglio federale erasi impegnato a non servirsi della annuità fissa avanti la ricostituzione della Società, la quale non erasi ancora effettuata.

Ma il Consiglio federale non ammise questa maniera di vedere, appoggiandosi su ciò, che gli altri interessati, specialmente la Germania, avevano versato la loro quota di sovvenzione per il grande tunnel e per l'annuità fissa; e che non si poteva fare una eccezione per l'Italia, la quale non sarebbe, probabilmente, disposta a bonificare alla Società l'interesse sul versamento non eseguito: d'altra parte, codesto precedente potrebb'essere invocato anche dagli altri interessati.

Finora l'Italia non ha risposto alla nota del Consiglio federale; ma è certo ch'essa non tarderà a pagare l'annuità fissa, a meno che la ricostituzione della Società del Gottardo non sia assolutamente impossibile.

— Un telegramma da Berna, 19, alla *Gazzetta Ticinese* reca che all'indomani doveva aver luogo a Francoforte una nuova conferenza tra la Direzione del Gottardo ed il Consorzio finanziario per l'accettazione delle ulteriori serie delle Obbligazioni del Gottardo.

— Lo stato dei lavori al tunnel del Gottardo alla fine di ottobre 1877 era il seguente:

		Progresso ai due imbocchi in		Stato alla fine di	
		agosto	settembre	agosto	settembre
Galleria di direzione	m.	207.6	209.3	9227.6	9436.9
Allargam. della stessa	»	283 2	357.2	7463.2	7820 4
Calotta	»	153	175.7	5392 8	5568.5
Strozzo	»	154.5	170.9	4243.1	4414 »
Vôlta	»	329.9	400.1	5035.7	5435.8
Piedritti	»	137.1	222.9	3826.8	4049.7
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	150.8	322.1	3103 »	3425.1
Tunnel completo con canale di scolo e nicchie	»	138.7	319.1	3076.9	3396 »

Secondo il preventivo di costruzione del settembre 1875, furono costrutti

		in più	in meno
Galleria di direzione	m.	—	53.1
Allargamento della stessa	»	348.4	—
Calotta	»	—	1847.5
Strozzo	»	—	1630 »
Vôlta	»	—	1112.3
Piedritti	»	—	1978.9
Tunnel completo senza canale e nicchie	»	—	1154.9
Tunnel completo con canale e nicchie	»	—	2184 »

A tenore del preventivo per il sesto anno di costruzione, dovranno eseguirsi mensilmente dei lavori per fr. 983.000. Il suesposto prospetto dei lavori eseguiti in ottobre segna un complesso di spesa per costruzioni di fr. 1,041,720.

— L'avanzamento del traforo della grande Galleria, durante la scorsa settimana, fu di m. 17.40 dal lato di Göschenen (serpentina), e di m. 7.90 dal lato di Airolo (armatura); in totale m. 25.30, cioè m. 3.60 in media giornaliera.

Ferrovie ticinesi. — L'esercizio dei tronchi ticinesi nel passato mese di ottobre diede il seguente risultato:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri). — Persone trasportate, 20,500 (nell'ottobre 1876: 25,044), introito franchi 24,200 (fr. 27,789·70); merce trasportata, tonnellate 2495 (tonnellate 1955), introito fr. 10,300 (fr. 8730.95); importo complessivo fr. 34,500 (fr. 36,520.65), ossia in media per chilometro fr. 841.46 (fr. 890.75).

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri). — Persone trasportate, 19,000 (1876: 33,693), introito fr. 16,800 (franchi

26,996.75); merce trasportata, tonnellate 1900 (tonn. 2108), introito fr. 7400 (fr. 8237); introito complessivo fr. 24,200 (fr. 35,233.75), ossia in media per chilometro fr. 930.77 (fr. 1355.14).

Ferrovie francesi. — Furono presentate dal Ministero all'approvazione delle Camere le Convenzioni relative al raccordamento delle sezioni francesi e belghe delle linee da Saint-Armand ad Audoing e da Gorcy a Signeulx.

— Abbiamo già annunciato che, a tenore dell'ordine del giorno Allain-Targè, approvato dalla Camera il 23 marzo 1877, la Commissione arbitrale nominata dal Ministro, ed incaricata di stabilire il prezzo del riscatto di parecchie linee, aveva il 26 settembre scorso pronunciato il suo verdetto circa il prezzo delle ferrovie delle Charentes. Ora, con altre due sentenze del 7 del corr. mese, essa ha fissato il prezzo del riscatto delle ferrovie della Vandea e da Poitiers a Saumur; e finalmente, con altra sentenza del 13 corr., ha pure fissato il prezzo della ferrovia da Saint-Nazaire al Croisic.

Tali sentenze, di cui il *Journ. des trav. publ.* ci reca il testo, non saranno però esecutive se non dopo l'approvazione del potere legislativo.

— È noto che la Compagnia del Nord ha preso la iniziativa dell'applicazione degli elettro-semafori del sistema Lartigue, Tesse e Prudhomme per la realizzazione del *block-system* nell'esercizio delle ferrovie. I risultati ottenuti furono pienamente soddisfacenti, ed il Ministro dei lavori pubblici richiamò con apposite circolari l'attenzione delle Compagnie sull'uso di tali apparati, come abbiamo già a suo tempo annunciato.

Ora il sig. Clérault, ingegnere delle miniere, ha pubblicato negli *Annales des ponts et chaussées* un lavoro completo sull'uso di codesti apparati sopra un doppio o semplice binario. L'autore fa una minuta descrizione degli esperimenti eseguiti dagli agenti della Compagnia del Nord, aggiungendovi l'indicazione dei prezzi di costruzione e adattamento.

Per l'applicazione del sistema ad una linea di 40 chil., divisa in 10 sezioni, il sig. Clérault presenta le cifre seguenti:

2 posti estremi	fr.	3,200
9 posti intermedii a 2,500 fr. ciascuno . . .	»	22,500
40 chil. di filo a 200 fr.	»	8,000
Imprevisti	»	900
Totale	fr.	34,600

La spesa sarebbe quindi di circa 865 fr. al chil. Questo prezzo però varia secondo la lunghezza delle sezioni: ascende a fr. 1050 se la sezione non ha che 3 chil., e discende a 550 fr. per una sezione di 8 chil. Nelle stesse condizioni, le spese di manutenzione e d'illuminazione variano da 55 a 35 fr., e l'ammortamento al 6 0[0 discende da 63 a 33 fr. Le spese di personale e manutenzione restano nelle condizioni normali.

La esperienza ha realizzato ciò che gl'inventori avevano annunciato. Le molte prove fatte con codesti apparati in servizio delle linee del Nord hanno dimostrato che, dal doppio punto di vista della *sicurezza* e dell'*attività* della circolazione, gli elettro-semafori Lartigue e Tesse costituiscono un grande progresso.

Ferrovie nel Belgio. — Nel discorso del Trono all'apertura delle Camere legislative, avvenuta il 13 corr., è detto intorno alle strade ferrate:

« La rete delle nostre strade ferrate va estendendosi di anno in anno.

« L'esecuzione d'un gran numero di linee, concesse la maggior parte dopo il 1870, era differita e pericolava a causa dei tristi disastri finanziarii. Le misure da voi prese, e specialmente la Convenzione del 1° giugno 1877 conchiusa colla Società di costruzione, colla riserva di giusti compensi allo Stato, hanno rimediato alla brutta situazione e protetti nello stesso tempo numerosi interessi privati compromessi.

« Una Commissione speciale studia le semplificazioni e i miglioramenti, che possono essere utilmente introdotti nelle tariffe delle strade ferrate. Queste importantissime questioni, relative agl'interessi industriali e commerciali, preoccupano altresì altri Governi. Sarebbe a desiderarsi, per facilitare le relazioni internazionali, venissero stabilite certe regole uniformi. Il Belgio, amico di tutti i progressi reali, s'associerà ai tentativi, che saranno fatti per compiere simile riforma ».

Ferrovie Rumane. — Scrivono da Bukarest, 14 corr. al *Diritto*:

Io credo che il telegrafo vi avrà già notificato come l'affare delle strade ferrate è felicemente terminato; e siccome in questi ultimi tempi se ne è molto discorso, così non vi parrà superfluo che io vi porga, a questo proposito, qualche informazione.

Vi è noto come e quanto abbiano giovato alla Russia le strade ferrate rumane. La Rumania ha 1,233 chilometri di strade di ferro. Lasciando da parte la linea Bukarest-Giurgevo, lunga 67 chilometri, che lo Stato ha fatto costruire a sue spese al prezzo di 11 milioni di lire da lui tutte sborsate, vi dirò che il capitale nominale impiegato nella costruzione delle ferrovie e dei ponti in ferro è rappresentato dalla somma di 315,677,590 lire. Fino al 1° gennaio 1877 sono stati ammortizzati 9 milioni di lire, dimodochè rimangono ancora 306,655,409 lire. L'annualità, interesse ed ammortizzamento del capitale nelle ferrovie, è di 24,362,000 lire; se le linee turche venissero compiute in modo che dalla Rumania si potesse andare senza interruzione a Costantinopoli, come d'altra parte la rete rumana è unita alla Russia e all'Austria, è certo che il transito sarebbe considerevole, e che il traffico delle vie rumane offrirebbe pressochè intiera la cifra suddetta. Lo Stato rumano più non sacrificherebbe così una parte della sua rendita per l'interesse del capitale impiegato nelle costruzioni.

Ma noi siamo ben lungi da ciò, poichè i paesi che circondano la Rumania non hanno compiute sì presto come essa le loro linee.

Le nostre ferrovie, prima della guerra, rendevano, dedotte le spese, da 4 a 5 milioni. Lo Stato consacrava adunque 19 milioni all'anno circa per compiere la somma da pagarsi agli azionisti. Si vede come il bilancio era soprattutto aggravato da un'impresa di progresso.

Tal cosa fa sì che il paese si trovi nella necessità di contrarre prestiti, ma bisogna confessare che questa sorta di debiti non conduce il paese alla rovina. Tutt'altro.

Quest'anno, a causa dei trasporti considerevoli effettuati pei bisogni della guerra, il traffico è stato così enorme, che le rendite delle strade ferrate hanno coperto l'ammontare dell'*annualità*. Com'è facile pensare, più della Rumania, a tal cosa ha concorso la Russia.

Il bilancio quest'anno non dovrà dunque pagare alcuna sovvenzione alle ferrovie.

Ma non lievi sono state le somme dovute per trasporti di materiale e personale russo, e queste somme non vennero pagate subito subito: di qui le lagnanza da parte delle Compagnie. La Compagnia Roman-Verciorova doveva avere 12 milioni.

Il conto è stato regolato nel seguente modo: il Governo rumano pagherà fino al 12 febbraio 1878 otto milioni in biglietti ipotecarii; più 1,200,000 lire al mese in moneta. Queste ultime somme verranno pagate in parte dalle Casse pubbliche e in parte dalla Regia dei tabacchi: dimodochè il 12 febbraio tutto il debito sarà pagato.

Notizie Diverse

Dimissioni e nomine. — Con Decreto del 14 corrente, S. M. accettava le dimissioni date dal comm. avvocato Tito Ronchetti, deputato al Parlamento, dalla carica di Segretario generale del Ministero dei lavori pubblici.

Con Decreto del 18 corr., S. M. incaricava interinalmente delle funzioni di Segretario generale del detto Ministero l'Ispettore del Genio civile comm. ing. Pasquale Valsecchi, deputato al Parlamento e Direttore generale delle strade ferrate nel Ministero medesimo.

Ministero dei lavori pubblici — Leggiamo nel *Diritto*:

Alcuni giornali ritornano con insistenza sulle promozioni fatte dall'on. Zanardelli nel Ministero dei lavori pubblici. Non per mettere in dubbio la legittimità degli atti compiuti dall'on. Zanardelli, del quale tutti conoscono la rettitudine, ma per chiarire meglio le cose, abbiamo voluto assumere le più estese informazioni sui fatti di cui è questione.

Ed eccone il risultato:

Nel Ministero dei lavori pubblici vi erano, da parecchio tempo tre posti vacanti di capo divisione, e l'on. Zanardelli, onde provvedere alla regolarità del servizio, aveva già preso tutte le disposizioni per coprirli; ma la malattia che lo tenne per mesi lontano da Roma, quindi le cure più gravi ed urgenti cui ebbe ad attendere, ritardarono questi provvedimenti nel personale del suo dicastero; però, innanzi abbandonarlo, e dopo aver preso gli opportuni accordi coll'on. Presidente del Consiglio, diede corso ai decreti sulle nomine già preparate.

Le promozioni fatte ascendono a n. 18, di cui 14 per assoluta anzianità, 2 per anzianità, avuto riguardo al merito, e 2 per assoluto merito.

Una di queste ultime riguarda un ingegnere del Genio civile, che da varii anni dirige con grandissima lode un servizio della massima importanza, e già da qualche mese reggeva di fatto la divisione; l'altra riflette un segretario di prima classe, che si distinse assai per capacità e per diligenza eccezionale durante l'amministrazione dell'on. Zanardelli, e che fin dal gennaio 1877, quando era ancora segretario di seconda classe, fu dal Consiglio di amministrazione proposto fra i promovibili per merito a caposezione, unitamente ad un altro suo collega di classe.

Il fatto adunque che, fra tanti segretarii di prima classe, il Consiglio di amministrazione che, è composto di tutti i direttori generali, del capo-ragioniere, di due capi-divisione e del capo del personale, aveva giudicati meritevoli della promozione a capo-sezione due dei segretarii di seconda classe; e la circostanza che uno di questi segretarii era stato chiamato dall'on. Zanardelli a rendere ufficii molto importanti, dai quali si disimpegnò con molto onore, giustificano abbastanza la promozione di questo impiegato a capo-sezione.

Aggiungiamo che egli trovavasi già segretario di prima classe da circa un anno, che da quattro anni trovavasi nel grado di segretario avuto in seguito ad esame, e che di più conta già venti anni di servizio.

Questi schiarimenti, che ci vengono da fonte sicura ed autorevole, dimostrano la insussistenza delle accuse di cui si volle far segno l'on. Zanardelli.

Trasporto della Capitale. — La *Gazzetta Ufficiale* del 15 corr. ha pubblicato la seguente Relazione, presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 30 ottobre p. p.:

I fondi accordati con le leggi 3 febbraio 1871 e 6 luglio 1875 per provvedere alle spese inerenti al *trasferimento della Capitale da Firenze a Roma*, trovansi già esauriti, mentre sono necessarii alcuni lavori suppletivi per l'ultimazione e il consolidamento delle opere eseguite.

Un progetto di legge verrà presentato al Parlamento, alla prossima sua convocazione, per domandare l'occorrente maggior assegno; ma intanto è indispensabile poter disporre almeno della somma di lire 160,000, per procedere al pagamento dell'importo di quelli fra gli accennati lavori il cui eseguimento non era possibile dilazionare.

Per questi motivi il riferente, in seguito a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma di S. M. il seguente decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di lire 160,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 61, *Trasporto della Capitale da Firenze a Roma (Lavori)*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1877.

(Segue il relativo Decreto Reale, in data 30 ottobre p. p., che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Ponte sul Pescara. — La stessa *Gazz. Uffic.* del 15 ha pubblicato la seguente Relazione, presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 30 ottobre p. p.:

Fin dal 1875 fu riconosciuto che si sarebbe dovuto accrescere il concorso dello Stato, stabilito in lire 170,000, nella spesa occorrente per la costruzione intrapresa dalle Provincie di Chieti e di Teramo del ponte sul fiume Pescara presso Villanova.

In vista però della gravità degli oneri che lo Stato avrebbe potuto incontrare per le opere che, col progredire dei lavori, fossero ritenute ancor necessarie, si ravvisò la convenienza di proporre alle Provincie interessate lo scioglimento per parte dello Stato di ogni obbligo, mediante la corresponsione di una somma, che equivalesse almeno alla metà di quanto sembrava allora occorrere per compiere il ponte col sistema più economico.

Dopo varie trattative, venne dalle nominate Provincie accettata l'offerta di lire 474,831.15, metà della spesa portata da una nuova perizia; colla condizione che il Governo restava prosciolto da ogni ulteriore impegno, e le Provincie assumevano a tutto loro rischio l'esecuzione dell'opera, a qualunque somma potesse ammontare.

Mentre però stavasi per presentare al Parlamento il progetto di legge per l'occorrente supplemento di fondi, avvenne nel palazzo del Ministero dei lavori pubblici l'incendio del 13 dicembre 1876, in cui rimasero completamente distrutti gli atti relativi a questa vertenza.

Fu quindi indispensabile di procurarsi una copia di tali atti; lo che richiese un tempo non indifferente, ed impedì di presentare l'apposito progetto di legge prima delle attuali vacanze parlamentari.

Intanto, per l'alacrità con la quale furono continuati i lavori del ponte dopo stabilito il componimento, occorse già di pagare molte rate del fissato concorso; e mentre debbonsi ora corrispondere altre rate già scadute, non si ha più per tale oggetto alcun fondo in bilancio.

Allo stato delle cose, il riferente non può dispensarsi, in seguito a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, dal rassegnare alla firma di S. M. il seguente decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di lire 40,000 da portarsi in aumento al capitolo n. 8, *Sussidii concessi ai Comuni ed ai Consorzii per opere stradali*, del bilancio del Ministero dei lavori pubblici pel 1877.

(Segue il relativo Decreto Reale, in data del 30 ottobre p. p., che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Opere idrauliche. — La stessa *Gazz. Uff.* ha pubblicato la seguente Relazione, presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 24 ottobre p. p.:

Fno dal 1860, l'Autorità locale di Lucca riconobbe la necessità di provvedere ad urgenti lavori per difendere contro le acque del Serchio la sua sponda destra in territorio di Diecimo. Furono fatte molteplici proposte, e finalmente nel 18 marzo 1863 venne presentata ed approvata una regolare perizia, in base alla quale furono eseguiti i lavori dell'Impresa Salvone.

Compiuti questi lavori e liquidati in L. 19,198.17, sorse questione sul pagamento, giacchè ritenevasi dovesse la spesa essere sostenuta dai proprietarii interessati; ma, dopo lunghe discussioni, ed in seguito a parere dell'Avvocatura generale erariale in data 28 settembre 1877, venne riconosciuto che il detto pagamento dovea esser fatto interamente a carico dello Stato, trattandosi di opere affatto straordinarie, eseguite sotto l'impero del Decreto Ducale 18 luglio 1825, vigente allora nella provincia lucchese.

Urgendo ora provvedere al pagamento, troppo a lungo ritardato, della somma suindicata, e non avendosi i necessarii fondi in bilancio, il riferente, sentito il Consiglio dei ministri, rassegna a S. M. il Decreto, col quale, giusta il disposto dell'art. 32 della legge di Contabilità generale, viene autorizzato un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 19,198.17, da portarsi in aumento al capitolo n. 15, *Spese eventuali per le opere idrau-*

liche (anni precedenti), del bilancio definitivo 1877 pel Ministero dei lavori pubblici.

(Segue il relativo Decreto Reale, in data 24 ottobre p. p., che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Derivazione d'acqua dal Ticino — Leggesi nel *Corriere di Novara:*

Ieri l'altro a Cameri si tenne, sotto la presidenza di quel signor sindaco, una adunanza di varii agricoltori, possidenti e fittaiuoli interessati ad estrarre l'acqua che dal Ticino defluirebbe ad inaffiare diversi territorii, tra quali Cameri, Galliate, Caltignaga, Isarno, Vignale, Novara, ecc.

Tra le condizioni vantaggiose vi sarebbe pur quella che queste acque fertilizzanti non costerebbero ai soscrittori che il prezzo eguale a quello cui vengono ora tassate le acque del Canale Cavour.

Il signor Villoresi, conosciutissimo per lavori di simile genere utilmente intrapresi ed ultimati, ne assumerebbe il cómpito, mercè l'opera del distinto nostro ingegnere Francesco Bossi.

Seduta stante vi furono diversi soscrittori possidenti, che fecero l'acquisto dell'acqua pella irrigazione dei loro terreni, incaricando un Comitato promotore del buon andamento dell'intrapresa.

Canale Ledra-Tagliamento — Leggesi nel *Giornale di Udine*, del 14:

Siamo in grado di assicurare che le modificazioni proposte dal Consiglio comunale di Udine relativamente al mutuo di L 1,300,000, vennero cortesemente accettate dalla Cassa di Risparmio di Milano, e vennero parimenti sciolti i dubbii, dal Ministro delle finanze, rispetto alla tassa di ricchezza mobile. Salvo l'approvazione della Deputazione provinciale, necessaria a rendere esecutiva la deliberazione del Consiglio comunale di Udine, nessun ostacolo rimane più a superare. Crediamo che ai primi del gennaio prossimo l'Impresa Podestà potrà incominciare il lavoro. Dalla primavera del 1880 in poi, i proprietarii di terre tra il Cormor ed il Torre non avranno ad incolpare che la propria negligenza per li danni della siccità, e nessuno avrà più a tribolare per procacciarsi acqua pegli usi domestici. I soscrittori d'acqua si preparino in tempo per godere i benefizii dell'irrigazione.

Avvertiamo anche che il Comitato può disporre ancora di 30 oncie d'acqua al prezzo di favore di L. 600, con gli altri vantaggi inerenti ai primi soscrittori. Esaurite le prime oncie 150, il prezzo verrà portato a L. 700 per la sola stagione estiva.

Stabilimento industriale a Savona. — Nella *Liguria Occidentale*, in data di Savona, 13, si legge:

Apprendiamo con vero compiacimento come nella nostra città stia per sorgere un nuovo grandioso Stabilimento industriale, che sarà per essa fonte di vantaggi non lievi e di grandi interessi.

Il signori Tardy, Galopin-Süe e Jacob hanno stabilito tra noi l'opificio della loro Società industriale di costruzioni metalliche. Questa Società s'occupa della costruzione di ponti metallici, tettoie e mercati; di materiale fisso e mobile per ferrovie e *tramway*; delle fondazioni pneumatiche per ponti, dighe e moli, con apparecchio privilegiato; della costruzione delle caldaie a vapore, tanto fisse che per locomotive e per la Marina; della installazione di officine a gaz e condutture d'acqua, ecc., ecc.

Provvisoriamente la Società ha rilevato l'opificio della cessata Casa Martinet e fratelli Sevez; ma sappiamo che sta trattando per l'impianto d'uno Stabilimento nuovo, di vaste proporzioni, nel terreno disponibile in piazza del Molo, presso il binario che unisce la Stazione del Letimbro a quella del Porto.

Società industriali ed istituti di credito — Con R. Decreto del 6 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 17 corr.) sono approvate alcune modificazioni allo statuto della Società per le operazioni di credito popolare, di risparmio ed altre, sedente in Cesena col titolo di *Banca popolare di Cesena*, col capitale nominale di L. 200,000, diviso in 2000 azioni da L. 100 ciascuna, e colla durata di 40 anni decorrendi dal 20 maggio 1873.

Strade provinciali. — Con R. Decreto del 13 ottobre p. p. (*Gazz. Uff.* del 17 corr.) è aggiunta alle strade provinciali di Venezia quella che da Mirano mette a Mestre per Chirignago e Spinea.

Concorso. — È aperto il concorso ad un posto d'ingegnere di 3ª classe presso l'Ufficio tecnico provinciale di Catanzaro, collo stipendio di L. 2400 lordo. Il concorso è aperto per titoli, e le istanze dovranno esser prodotte a quella Deputazione provinciale entro il 30 corrente.

Premii a concorso - L'Istituto lombardo di scienze, lettere ed arti, nella solenne adunanza annuale del 15 corr., dovendo pronunciarsi sul concorso della fondazione Brambilla per un premio a chi avrà inventato o introdotto in Lombardia qualche nuova macchina o processo industriale vantaggioso, ecc., ha conferito il premio massimo disponibile di L. 3500 al sig. ing. Angelo Salmoiraghi, proprietario e direttore dell'officina *La Filotecnica*, in Milano.

Esposizione universale di Parigi. — Leggesi nei giornali di Roma, in data del 19:

Come avevamo già annunciato, la Commissione Reale per l'Esposizione di Parigi si è oggi adunata, sotto la presidenza dell'on. Maiorana, in una delle sale del Ministero del commercio. Fra i membri intervenuti, si notavano l'ambasciatore di Francia marchese di Noailles, ed i presidenti delle Camere di commercio di Napoli, Torino, Milano, Venezia. Dopo poche parole di ringraziamento agl'intervenuti dell'onor. Ministro, il comm. Ellena, uno dei membri della Commissione, ha fatto una lunga esposizione dei lavori preparatorii eseguiti dal Governo, ed ha spiegato il concetto della nomina della Commissione stessa. Quindi dopo alcune osservazioni degli onor. Cacace e Sorrentino, sulla proposta dell'onor. Ministro, la Commissione ha deciso di suddividersi in tante Sotto-Commissioni, quanti sono i gruppi degli espositori italiani.

Tali Sotto-Commissioni si riuniranno subito per l'esame delle domande degli espositori, e la prima seduta avrà luogo dimani stesso. Inoltre fu stabilito che la Commissione speciale, la quale deve giudicare sulla bontà dei vini italiani che dovranno essere inviati a Parigi, sarà composta dal Comitato ampelografico esistente presso il Ministero del commercio, e da alcune persone che saranno scelte fra le più intelligenti della materia per ogni singola regione. Si è pure convenuto che tutti i vini anzidetti debbano essere dai produttori trasmessi prima a Roma, da dove il Governo a sue spese farà trasportare a Parigi quelli che saranno stati riconosciuti degni di essere esposti.

Ufficii telegrafici. — L'11 corr. in Muro Lucano (prov. di Potenza), il 12 in Fara d'Adda (prov. di Bergamo) ed il 15 in Celenza Valfortore (prov. di Foggia), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Il telefono, o apparecchio telegrafico destinato alla trasmissione della voce umana a grandi distanze, venne adottato dal Governo tedesco per lo scambio di comunicazioni da una città all'altra. Una prima esperienza ebbe luogo nella scorsa settimana tra l'Ufficio telegrafico centrale di Berlino e Magdeburgo. La distanza è di 61 chilom.

I risultati sono stati tanto soddisfacenti, che il Direttore generale dei telegrafi ha dato l'ordine di costrurre parecchie centinaia di telefoni perfezionati, che saranno impiegati al servizio dei dispacci a Berlino e in tutte le principali città della Germania del Nord.

I nuovi apparecchi contengono delle calamite che la voce fa vibrare; le vibrazioni si comunicano dalla stazione di trasmissione a quella di destinazione col mezzo di fili metallici. L'istrumento costa pochissimo, e non ha che 15 pollici di spessore. Si sa che Filadelfia, Boston, Nuova-York e parecchie altre città degli Stati Uniti ne fanno uso da qualche tempo.

Poste e telegrafi in Bulgaria. — L'*Agenzia Havas* riceve il seguente telegramma da Bukarest, 13:

Il servizio telegrafico e il servizio postale, che non erano stati organizzati in Bulgaria al principio della guerra, funzionano ora regolarmente, grazie all'iniziativa dell'Amministrazione rumana. Il sig. Robesco, direttore delle poste e dei telegrafi rumani, in un viaggio in Bulgaria, presiedette all'istituzione degli Ufficii telegrafici a Nicopoli, Verbitza e Poradin, ove le corrispondenze private sono ricevute da e per tutte le destinazioni. Delle Stazioni telegrafiche militari sono state altresì aperte a Grivitza, Riben, Bryslan e Musilinkeoclo.

Il complesso della rete telegrafica presenta una lunghezza di più di 80 chilometri. Tutti i fili sono posti su pali solidissimi, fuorchè per una percorrenza di 15 chilometri della linea militare.

Il corriere parte ed orriva a Bukarest tutti i giorni. Da questa città si può pervenire ai punti più estremi della linea in 32 ore per la via di Slatina e in 48 ore per la via di Giurgevo ed Alessandria.

Servizio postale in Egitto. — Presentemente la Francia, l'Italia, la Germania, l'Austria, la Grecia e l'Inghilterra hanno speciali Ufficii postali, dove il servizio si fa da impiegati appartenenti alla nazione di ciascuno di questi Stati. Questo sistema, dice il *Times*, dà luogo a molte difficoltà, e cagiona una grande perdita di tempo. Le lettere devono, partendo, portare il timbro postale del luogo della destinazione. Per le lettere che arrivano, quando si vogliano avere, bisogna correre alla loro ricerca in molti e diversi Ufficii, perchè non vi ha sistema alcuno di distribuzione. Ora si propone di sopprimere tutti questi Ufficii e di delegare alla Posta egiziana tutto ciò che concerne il trasporto delle lettere. L'Inghilterra, operando indipendentemente dagli altri Stati, vi ha acconsentito, benchè non sia firmato ancora alcun trattato. Il transito delle lettere per l'India resterà però nelle mani d'impiegati inglesi, ma tutte le corrispondenze egiziane ritornerebbero all'Amministrazione egiziana delle poste. Il *Times* soggiunge che questo progetto di nuovo ordinamento postale incontra molte obbiezioni e critiche.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Oscillazioni molte e non molte transazioni si ebbero nella scorsa settimana sul Mobiliare italiano, le cui Azioni oscillarono tra il 693 al 688. La speculazione su questo titolo, come si disse, si è arrestata, ma non devesi ritenerla perciò sfiduciata. Essa non può credere che le Convenzioni ferroviarie incontrino nuovi ostacoli ad essere prossimamente sottoscritte dal Governo e più tardi approvate dalla Camera; e se si astiene dall'agire più risolutamente, gli è soltanto per difendersi da quelle oscillazioni, che si verificano inevitabilmente durante il periodo che precede le discussioni parlamentari (che nel caso concreto si prevedono assai vivaci ed anche irritanti), nonchè il momento della votazione.

Siffatta immobilità è toccata ai valori ferroviarii, in ispecial modo alle Azioni della Società delle Meridionali, le quali si aggirarono sul 359 al 357. Le Obbligazioni relative offerte a 233 e 232; stazionarii i Boni a 570.50 — Le Sarde, della serie A, trovarono qualche scarso denaro a 229.75; le altre, della serie B, a 232.75 — Intrattate le Pontebbane a 369 — Le Lombarde a Milano si negoziarono a 250.50 e a 251 — A Parigi le Lombarde stesse fiacche tra il 160 e il 161; le Obbligazioni relative sul 228 circa — Le Vittorio Emanuele poco trattate a 221 e 222.

Le Azioni delle Ferrovie Romane tra il 78 al 75; le Obbligazioni tra il 258 al 245. Risentono anch'esse delle incertezze che dominano in Italia a loro riguardo.

ESTRAZIONI

Prestito a premii della Città di Napoli 1871 — 25ª Estrazione.

Vinse il premio di L. 20,000 il numero 6024.

Vinsero il premio di L. 1000 i numeri 78481 71752 72563.

Vinsero il premio di L. 500 i numeri 66154 52640 35284 29703 75460 60739.

Vinsero il premio di L. 400 i numeri 31479 39117 33107 29574 77198 73003 16881 556 55732 79292.

Vinsero il premio di L. 300 i numeri 77330 68357 65514 39295 53726 2281 20255 8419 40056 45104 52878 48097 35617 85298 80207 71378 41751 16916 1400 7131.

CONVOCAZIONI

Società delle Cartiere Meridionali — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 28 corrente in Napoli (Banca Napolitana), per udire la relazione nel Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1876-77, ed il rapporto dei revisori dei conti, per l'approvazione del bilancio, e per la nomina di 6 amministratori uscenti.

Avvisi d'Asta

Il 26 corrente, presso la Presidenza del Consorzio fluviale Vampadore in Montagnana (prov. di Padova), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione degli scoli del bacino Vampadore, per il presunto importo di L. 111,190.39. Deposito lire 6000. Capitolato visibile presso la Segreteria consorziale.

— Il 28 detto mese, presso la Deputazione provinciale di Cremona, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in cotto a 5 archi sul fiume Oglio fra Soncino ed Orzinovi, della costruzione di un ponte provvisorio in legno, ed esecuzione delle relative opere di difesa, per il presunto importo di L. 154,005.52. Lavori da eseguire pel 30 settembre 1878. Deposito interinale L. 10,000 in valuta legale o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 30,000 idem.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione del Consorzio per la strada obbligatoria Canale-Sommariva Bosco per Monteu Roero, si accettano le offerte di ribasso, non inferiori al ventesimo, per la costruzione della detta strada consortile obbligatoria, sul dato di L. 114,000, ribassate di 20 centesimi per cento nel precedente incanto. Le condizioni d'asta e Capitolato visibili presso le Segreterie comunali di Monteu Roero e Canale.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione del tronco della strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso fra l'innesto di Benesiti e Piazza Armerina, della lunghezza di m. 30,827, per la presunta somma di L. 38,260. Manutenzione dal 1° ottobre 1877 al 31 marzo 1880. Deposito interinale L. 3200; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Il 30 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso tra i due abitati di S. Nicola e Castelbaronia, della lunghezza di m. 3020, per la presunta somma di lire 112,829. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 2 dicembre p. v., presso i Commissariati militari dei tre Dipartimenti marittimi (Spezia, Napoli e Venezia), si terrà un'asta per l'appalto della fornitura di una muta di caldaie marine, di tipo regolamentare, composta di 4 caldaie a 3 forni ciascuna, e corrispondenti accessorii, per la complessiva somma di L. 120,000. Consegna in uno dei tre Arsenali, a termini del Capitolato; cauzione L. 12,000 in contanti o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 46ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 12 *al* 18 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3458	3412 3351	81 »	» »
Viaggiatori	889,387.65	898,277.35	»	8,889.70
Merci a grande velocità . .	305,146.05	300,575.20	4,570.85	»
Merci a piccola velocità . .	891,659.00	909,900.65	»	18,241.65
Totale dei prodotti ferroviari	2,086,192.70	2,108,753.20	»	22,560.50
Navigazione sui laghi . . .	18,179.60	16,898.50	1,281,10	»
Totale della settimana. . .	2,104,372.30	2,125,651.70	»	21,279.40

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 18 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	35,519,537.29	35,553,664.29	»	34,127.00
Merci a grande velocità . .	10,074,360.30	9,516,932.75	557,427.55	»
Merci a piccola velocità . .	38,652,011.13	37,450,727.85	1,201,283.28	»
Totale dei prodotti ferroviari	84,245,908.72	82,521,324.89	1,724,583.83	»
Navigazione sui laghi . . .	871,175.16	730,021.30	141,153.86	»
Totali	85,117,083.88	83,251,346.19	1,865,737.69	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 46ª settimana	597.25	618.04	— 20.79	— 3.36
Prodotti totali	24362.61	24625.88	— 263.27	— 1.07

Strade Ferrate Meridionali

43ª Settimana. — *Dal* 22 *al* 28 *ottobre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	421,970.89	291.82
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	516,392.39	357.12
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 94,421.50	— 65.30
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	18,154,766.23	12555.16
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	17,333,888.84	11987.47
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 820,877.39	+ 567.69

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	147,743.98	130.75
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	150,193.14	143.45
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 83	— 2,449.16	— 12.70
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,098.31	5,919,006.85	5,389.20
Introiti corrisp. nel 1876 .	991.60	4,949,393.88	4,991.32
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+106.71	+ 969,612.97	+ 397.88

Strade Ferrate Romane

36ª Settimana — *Dal* 3 *al* 9 *settembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	482,152.54	15,273.68
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	535,082.77	16,950.70 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	52,930.23	1,677.02
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 9 7.bre 1877 .	1,646	19,101,919.41	16,808.90
Periodo corr. 1876	1,646	17,764,475.14	15,612.88
Aumento	—	1,337,444.27	1,196.02
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° trimestre 1876-77 *depurati dalle tasse governative.*

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.65	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali . . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

ANNUNZI

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO D'ACCOLLO

per lavori alla Stazione di GROSSETO

La Società delle Strade Ferrate Romane volendo procedere, nella Stazione di GROSSETO, alla esecuzione dei seguenti lavori:

Ampliamento del Piazzale;
Costruzione di un fabbricato Viaggiatori;
Costruzione di un fabbricato per le Latrine;
Costruzione di una Rimessa per Locomotive;
Costruzione di una Cancellata in legno,

apre una gara a schede segrete per tutti coloro che volessero concorrere all'accollo di tali lavori.

I disegni, Capitolato d'appalto e perizie sono visibili negli Uffici della Direzione generale delle Ferrovie Romane avente sede in Firenze, Piazza Vecchia di S. Maria Novella, N. 7, nell'Ufficio del signor Ingegnere-Capo della 1.ª Sezione in Firenze, ed in quello del signor Ing. di Sotto-Sezione esistente nella Stazione di Cecina.

Ogni concorrente dovrà, prima di presentare l'offerta, depositare nella Cassa della Società una somma di L. 4736.60 equivalente al ventesimo dell'importo dei lavori dati in appalto, e tal deposito dovrà essere fatto o in biglietti di Banca aventi corso legale nel Regno o in Cedole del Debito pubblico al portatore, da valutarsi al corso effettivo di Borsa del giorno precedente a quello in cui il deposito stesso verrà effettuato.

Le offerte, redatte secondo la modula che fa parte del Capitolato, cioè senza limitazione o riserva, dovranno essere inviate in busta suggellata alla Direzione generale in Firenze.

Sulla busta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per l'accollo di lavori alla Stazione di Grosseto.

Il concorso per tale appalto sarà chiuso alle ore 12 meridiane del giorno 5 del prossimo mese di dicembre.

L'Amministrazione non è obbligata a prescegliere tra i concorrenti quello che avesse offerto maggior ribasso, e può anche rifiutare tutte le offerte qualora non le sembrassero convenienti, intendendo su tale riguardo di rimanere perfettamente libera.

La concessione definitiva dell'accollo s'intende subordinata alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 16 novembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

IMPRESA INDUSTRIALE ITALIANA DI COSTRUZIONI METALLICHE

diretta dall'Ingegnere ALFREDO COTTRAU

Sede e Direzione: Napoli, 24, Strada Medina — Opificio in Castellammare di Stabia

PRINCIPALI LAVORI ESEGUITI, IN CORSO DI ESECUZIONE OD ASSUNTI,

dal Gennaio 1871 *all'Agosto* 1877

		Lunghezza metri
Ponte sul *Salso* (A) in Licata	Municipio di Licata	106
N. 5 viadotti sullo stradone delle *Mura*	» di Firenze	212
Ponte sul *Monticane* a San Martino	» di Conegliano	23
Id. sull'*Arno* in Pisa (B)	» di Pisa	107
Id. sul *Busento* a Cosenza	» di Cosenza	22
Id. (allarg.) *Sisto* sul Tevere in Roma	» di Roma	100
N. 2 ponti sull'*Adige* (A) (B)	» di Verona	343
Ponte sul *Fellicosalo* presso Modena	» di Fanano	27
Id. sul *Titerno* (Rist.)	» S. Lorenzello	22
N. 5 ponti sul *Lambro*, sull'*Adda* e sul *D. Antonio*	Provincia di Milano	267
N. 2 ponti di luce inferiore ai 20 metri	» »	26
Ponte sul *Crostolo*	» di Reggio Emilia	36
N. 2 ponti sul *Gallico* e *Scaccioti* (Rist.)	» di Reggio Calabria	64
Ponte sul *Senorbi*	» di Cagliari	16
N. 3 ponti sul *Sabato* e *Salzola*	» di Avellino	63
Ponte sul *Liri* presso S. Giorgio	» di Caserta	53
Id. sull'*Astico* a Caltrano	» di Vicenza	24
Id. sull'*Albula*	» di Ascoli Piceno	20
Id. sulla *Fossa Marina* presso Argenta	» di Ferrara	27
Id. sull'*Ufente*	» di Roma	15
Id. sul *Delmona*	» di Mantova	8
N. 5 ponti sul *Corace*, *Alli*, *Simmari*, *Crocchio*, *Tacina*	» di Catanzaro	532
N. 5 ponti sul *Longano*, *Idria*, *Muto*, *Calvaruso* e *S. Caterina*	» di Messina	89
N. 2 ponti sulla foce vecchia di *Licola* e sull'*Ombrone*	Ministero della Real Casa	45
N. 4 ponti sul *Piave*, *Volturno*, *Stillaro* e *Brenta* (B)	Ministero dei Lavori Pubblici	262
Ponte mobile nelle fortificazioni di *Spezia*	» della Guerra	11
Id. sul *Fella* a Chiusaforte	Ferr. della Pontebba	170
Cavalcavia	»	11
Ponte sull'*Adda*	Ferr. Monza-Calolzio	108
Id. sull'*Oglio*	Ferr. Cremona-Mantova	128
N. 6 ponti sul *Secchia*, *Motteggiana*, *Zappetto*, Cittadella di *Mantova*, e strada *Parmense*	Ferr. Mantova-Modena	341
N. 23 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	188
Soprapassaggio	Ferr. Torino-Rivoli	13
N. 2 ponti sul *Lanzo* e *Gretano*	Ferr. Asciano-Grosseto	61
N. 7 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	73
Ponte sul *Fosso Reale*	Ferr. Pisa-Colle Salvetti	39
N. 10 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	97
Ponte sul *Serchio* (G) a Migliarino	Ferr. Pisa-Spezia	74
Cavalcavia	»	11
N. 4 ponti sul *Tevere* sotto Giove (C), sul *Mignattaio*, *Teverello*, e fosso *Orte*	Ferr. Firenze-Roma	277
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
Ponte sul *Marmolajo*	Ferr. Roma-Livorno	46
» *Cavalcavia* sulla Ferr. di Carrara	Ferr. Livorno-Genova	7
N. 6 ponti (all.) sul *Navicelli*, *Emissario*, *Calambrone*, *Tora Vecchia*, *Tora Nuova* e *Cigna*	Ferr. Livorno-Pisa	102
N. 9 ponti (all.) sull'*Arno Bisenzio*, *Ombrone*, *Pesa*, *Era*, *Elsa*, *Cecinella*, *Orme* ed *Evola*	Ferr. Pisa-Firenze	408
Ponte sul *Rivo Galera*	Ferr. Fiumicino-Pontegalera	24
Id. sul canale di *Pollena*	Ferr. Napoli-Castellammare	14
N. 2 ponti sul *Sacco*	Ferr. Roma-Napoli	64
N. 5 ponti sul *Pescara* (B)	Ferr. Pescara-Popoli	239
N. 6 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	63
Ponte detto di *Capo-Pescara*	Ferr. Popoli-Aquila	44
N. 3 ponti sull'*Aterno*	»	92
N. 2 ponti sul *Tanagro* e *Sele*	Ferr. Eboli-Contursi	230
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	27
N. 8 ponti sul *Tanagro*, *Acqua Bianca* e *Vallone Intaglio*	Ferr. Contursi-Romagnano	340
N. 9 ponti sul *Platano*	Ferr. Romagnano-Bellamuro	424
Ponte sul *Basento* (B) a Bernalda	Ferr. Torremare-Pisticci	83
Id. sul *Vella*	Ferr. Pisticci-Ferrandina	148
N. 22 ponticelli	»	61
N. 28 ponti di luce inferiore ai 10 metri	Ferr. Ferrandina-Grassano	105
N. 5 ponti sul *Basento*	Ferr. Grassano-Trivigno	208
N. 2 ponti sul *Fiumarella* e sul *Frasso*	Ferr. Taranto-Cariati	19
N. 3 ponti sul *Fiumenica*, *Venere* e *Molinello*	Ferr. Cariati-Cirò	115
N. 4 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	29
Ponte sul *Lipuda*	Ferr. Cirò-Strongoli	41
Id. sul *Neto* (A)	Ferr. Strongoli-Cotrone	164

		Lunghezza metri
Ponte sul *Passovecchio*	Ferr. Strongoli-Cotrone	28
N. 11 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	63
N. 2 ponti sul *Tacina* e *Fiego*	Ferr. Cotrone-Roccabernarda	143
N. 6 ponti sull'*Alli*, *Simmari*, *Uria*, *Cropani*, *Fiumarella* e *Crocchio*	Ferr. Roccabernarda-Catanzaro	389
N. 9 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	60
N. 4 ponti sul *Corace*, *Griso*, *Soverato*, *Squillace*	Ferr. Catanzaro-Soverato	367
N. 14 ponticelli	»	65
N. 10 ponti sull'*Assi*, *Guardavalle*, *Munita*, *Vodà*, *Gallipari*, *Salubro*, *Alaca*, *Calatro*, *Davoli*, *Ancinale*	Ferr. Soverato-Assi	735
N. 19 ponticelli	»	65
N. 19 ponti sul *Musa*, *Pracarito*, *Stilo*, *Allaro*, *Callopinace*, *S. Agata*, *Boetto*, *Mollaro*, *La Verde*, *Carreri*, *Pintamati*, *Malachia*, *Tre Carlini*, *Condoianni*, *Gerace*, *Portigliola*, *Lordo*, *Torbido*, *Barucca*	Ferr. Assi-Reggio	1125
N. 28 ponticelli della lunghezza complessiva di	»	197
N. 12 ponti sul *Coscilello*, *Grondo*, *Esaro*, *Fellone*, *Finita*, *Settimo*, *Emoli*, *Sordo*, *Campagnano*, *Lannea*, *Maviglianoo*	Ferr. Buffaloria-Cosenza	422
N. 17 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	162
N. 2 viadotti delle *Fontane* e *Agragas* (D)	Ferr. Porto Empedocle-Girgenti	196
Ponte sul *Platani*	Ferr. Girgenti-Campofranco	95
N. 16 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	157
N. 3 ponticelli	Ferr. Campofr-Passofonduto	10
N. 2 ponti detti supplementari	»	11
Ponte sul *Passo della Spina*	Ferr. Campofranco-S. Pietro	97
Id. sottopassaggio alle *Mattine*	»	66
N. 4 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	14
N. 2 ponti sul *San Pietro* e *Barbiere*	Ferr. S. Pietro-Lercara	91
N. 5 ponti di luce inferiore ai 20 metri	»	45
Ponte sul *Morello*	Ferr. Lercara-Catania	17
Id. sul *Simeto* (B)	Ferr. Catania-Messina	113
Id. *Vigneria*	R.e Miniere dell'Isola d'Elba	72
Id. *Anitrella*	Società Cartiere Meridionali	27
Id. *Carioni*	Ferr. privata Cave di Carrara	32
Ponticello sul *Carriona*	»	9
Ponte Groppoli sul *Carriona*	Ditta W. Walton e Nepote	12
Ponte sul *Tevere* in Roma (C)	Società del Ponte di Ripetta	94
Viadotto sul *Rio Genil* (E)	Ferr. Malaga-Cordova (Spagna)	93
N. 3 ponti di luce inferiore ai 10 metri	»	25
N. 70 ponti e ponticelli diversi	Per privati diversi	461
N. 18 ponti diversi (F)	Ferr. Serradifalco-Campofr.	255

TOTALE: 561 PONTI DELLA LUNG. TOTALE DI METRI 14,403

		Superficie coperta M. q.
Tettoie delle Stazioni di *Foggia* e *Bari*	Ferrovie Meridionali	11155
Id. nell'*Arsenale di Napoli*	Ministero della Guerra	534
Id. dello *Stabilimento Visconti*	Ditta Visconti Modrone	202
Id. del *Politeama di Palermo*	Società Galland	990
Id. del *Nuovo Gassometro di Roma*	Società Anglo-Romana	1350
Id. del *Tivoli di Monte Mario*	Società di Monte Mario	615
Id. della *Stazione di Brescia*	Ferrrovia Alta Italia	2820
Pensilina del *Palazzo Quirin. in Roma*	Ministero della Real Casa	218
Id. della *Stazione di Falconara*	Ferrovie Meridionali	224
Pensilina e Tettoia in *Napoli*	Società Magazzini Generali	387
Tettoie per la *Esposizione* di *Belle Arti*	Comitato Esposiz. Belle Arti	524
Id. in *Avellino*	Provincia di Avellino	102
Id. delle Staz. di *Messina* e *Catania*	Ferrovie Calabro-Sicule	2038
Id. delle rimesse Locomotive id.	»	700
Id. nel Grande *Albergo del Quirinale* in Roma	Signor Comm. Guerrini	286
Id. pel *Nuovo Palazzo del Ministero delle Finanze* in Roma	Ministero delle Finanze	230
Id. pensiline e lanternini per.	Privati diversi	422

SUPERFICIE TOTALE COPERTA: M. Q. 22,737

Montatura in opera di 15 ponti metallici della Ferrovia Kaschau-Oderberg (Ungheria) e di un ponte a Vienna, della lunghezza complessiva di 833 metri lineari — Fornitura di oltre 18,000 tonnellate di ferramenti diversi, destinati specialmente a travature per ponti delle Ferrovie Liguri, rotaie, materiale per ferrovie e tramways, solai metallici, ecc. Oltre un gran numero di lavori in ferro od in ferro e ghisa.

(A) *Con pile e fiancate metalliche* — (B) *Con pile metalliche* — (C) *Con pile fondate ad aria compressa* — (D) *In due campate, con pila di 40 metri d'altezza* — (E) *Con pila tubulare all'aria compressa* — (F) *Di queste travate manca ancora il dettaglio* — (G) *Con pile e spalle fondate ad aria compressa.*

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

Anno X. Mercoledì 28 Novembre 1877 N.° 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

(*Nostra Corrispondenza*)

Roma, 27 novembre.

Una volta che il genitore dissenziente aveva provocato o subito il divorzio, ne conseguiva la certezza, la necessità della stipulazione degli sponsali lungamente sospirati; e la scorsa settimana vi annunziai, con dispaccio telegrafico, come la solennità della firma delle Convenzioni ferroviarie siasi compiuta nel cuore della notte del 21, alle ore 3 antimeridiane. Così quei negoziati, che costarono tante e tante lucubrazioni diurne e notturne, ebbero pur termine con una notte insonne.

Quali accoglienze riceveranno dal Paese e dal Parlamento, che per mala ventura sentono e pensano e giudicano spesso in modo assai diverso, sebbene avrebbero a rappresentare sempre un sol corpo ed un'anima sola, secondo lo spirito del nostro regime costituzionale? O, in altri termini, le Convenzioni saranno approvate? Quest'è la domanda, che al presente quì ognuno fa e riceve con vece assidua, e durerà sino alla fine della discussione parlamentare, in surrogazione della domanda gemella vissuta pure lunghi mesi: le Convenzioni si firmeranno?

Evidentemente, non sarà possibile il formarsi un criterio abbastanza esatto della opinione del pubblico e degli umori della Camera intorno al soggetto in discorso, sino a che non verrà alla luce il testo delle Convenzioni, la qual luce devesi rammaricare fortemente non siasi fatta ancora, benchè esse siano state presentate *nominalmente* alla Camera.

Il conservare il più pesto buio sino all' ora estrema intorno ai più considerevoli negozii di interesse pubblico, non è colpa nuova dell'attuale Governo, avendo battuto il cammino medesimo anche i precedenti Ministeri; ma è incotestabilmente più biasimevole colpa per quello che si annunziò fra le genti come il Messia riformatore, come l'infallibile depurativo di tutte le antiche infezioni. Io comprendo perfettamente il segreto delle trattative, nè voglio che gli affari dello Stato si abbiano a trattare in piazza; ma non ammetto in niun modo che i fatti compiuti, capaci di produrre conseguenze immediate nei mercati finanziarii del paese, mediante la possibilità dello sconto di creduti guadagni o danni, abbiano a rimanere un'ora sola il segreto di pochi. In tal modo si perpetuano i sospetti, le diffidenze delle masse contro i principali nostri uomini d'affari, e i principali nostri istituti di credito, che vengono accusati, infondatamente io credo, di operazioni illecite colla scorta sicura delle particolarità note soltanto a loro, facendone risalire la complicità sino al Governo, con quali vantaggi dell' educazione morale del Paese ognuno lo vede.

C[illegible] avvenne che ogni giornale, ogni corrispondente vo[illegible]e la sua rispetto alle Convenzioni ferroviarie, e sa[illegible] una curiosa raccolta quella di tutte le diverse versioni ammannitesi al pubblico. Dal canto mio, mi contenterò di offrirvi una edizione riveduta, corretta e aumentata con cura e precisione, dei ragguagli più salienti venuti finora a mia conoscenza.

L'on. Depretis firmò nella sua doppia qualità di Ministro delle finanze e Ministro interinale dei lavori pubblici; e gli altri firmatarii furono: per la rete Mediterranea, il comm. Balduino, Direttore generale del Credito Mobiliare italiano; l'on. deputato Allievi e il Principe Borghese; questi Presidente del Consiglio d'amministrazione e quello Direttore generale della Banca Generale di Roma; il sig. Cavaiani, Direttore della Banca di credito italiano di Mi-

lano; il signor Fontana Direttore del Banco Sconto e Sete di Torino; ed i signori senatori Carlo Fenzi e Belinzaghi, Morpurgo di Trieste, Tommasini e Cerasi di Roma, Balduino di Genova, rappresentanti questi ultimi cospicui capitali privati; per la rete Adriatica firmarono il comm. Borgnini, Direttore generale, e i signori avv. Orsini e Bassi, membri del Consiglio d'amministrazione della Società delle Meridionali.

Nessuno firmò a nome e per conto di capitali stranieri; bensì alcune accreditate Banche estere chiesero ed ottennero partecipazioni nell'affare da Istituti bancarii nazionali.

Due saranno dunque le Società d'esercizio, e si chiameranno: Orientale o Adriatica l'una, Occidentale o Mediterranea l'altra, pigliando nome dai due mari e dalla postura geografica delle linee già dell'Alta Italia, Romane e Meridionali, raggruppate in modo da formare le due grandi reti; queste misureranno una lunghezza pressochè uguale, oscillante tra i 3600 e i 3700 chilom., toccando Roma, Napoli, Firenze, Milano e Livorno come punti comuni.

Le due nuove Società verranno costituite, per obbligo assunto dai firmatarii banchieri, entro tre mesi, con un capitale di circa 80 milioni di lire italiane per ciascuna.

Esse dovranno pagare al Governo un canone fisso di 45 milioni complessivamente, calcolato sopra un prodotto lordo di 150 milioni, canone da ripartirsi in parti quasi uguali fra loro. Andrà inoltre a favore del Governo il 42 0[0 dell'aumento che si ottenesse al di là degli anzidetti 150 milioni, cioè 420,000 lire per ogni milione in più.

Parimenti saranno divisi a metà col Governo gli utili netti che oltrepassassero la somma necessaria al servizio del 7 1[2 0[0 d'interesse agli Azionisti, al lordo della tassa sulla ricchezza mobile.

Le costruzioni nuove, il materiale mobile e il rinnovamento del materiale fisso saranno a carico del Governo, rimanendo invece a carico delle Società la manutenzione ordinaria del corpo stradale e del materiale.

Le Società riceveranno dal Governo la consegna del materiale mobile sopra inventario, antecipandone il valore al prezzo di stima, coll'obbligo di riconsegnare il materiale medesimo, pure a prezzo di stima, alla fine del contratto col compenso della differenza.

Fu riservato al Governo il maneggio delle tariffe e degli orarii, sentite le Società, che avranno diritto ad indennizzazione, ove il ribasso delle tariffe riduca i prodotti dell'esescizio al dissotto del canone convenuto.

La durata dell'appalto sarà di 60 anni, con reciproca facoltà di rescissione di 20 in 20 anni.

Le Direzioni generali delle Società avranno naturalmente sede nella Capitale del Regno, ma nulla venne stabilito circa altre Direzioni e sedi.

Per cauzione primordiale della Società d'esercizio della rete Mediterranea fu depositato un milione di rendita. Circa alla Società d'esercizio per la rete Adriatica, la cauzione non poteva essere richiesta, divenendo soltanto definitivo il contratto dopo l'approvazione dell' Assemblea degli Azionisti della Società italiana per le Strade ferrate Meridionali. La quale Assemblea generale straordinaria è appunto indetta pel mezzodì del 29 prossimo dicembre in Firenze (*).

La propria trasformazione in Società di esercizio, l'esame del relativo Capitolato d'appalto, e le modificazioni concordate col Governo alla Convenzione del 15 febbraio 1876, la più importante delle quali riguarda la riduzione del prezzo di riscatto da 25 a 24 lire di rendita per ogni azione, ecco gli argomenti sottoposti alle discussioni ed alle deliberazioni degli Azionisti della Società delle Meridionali.

Non si ha al presente intenzione di addivenire alla conclusione d'uno speciale Capitolato d'appalto per le linee ferroviarie Sicule, e l'esercizio sarà provvisoriamente condotto dalla Società Mediterranea.

Spero potervi nella prossima settimana presentare l'elenco delle nuove linee da costruirsi, mancando tuttora le ultime decisioni in merito. Ciò che sembra definitivamente stabilito sin d'ora, gli è che le nuove linee saranno disposte in tre categorie rispetto alla loro importanza ed urgenza, e si proporrà conseguentemente di costruirle in tre successivi periodi, nel primo dei quali saranno comprese la Ivrea-Aosta, la Firenze-Faenza e la Parma-Spezia. Per l'Eboli-Reggio si vuol farne una negoziazione a parte, mediante apposito disegno di legge. B.

(*) A questo proposito, rimandiamo il lettore all'Avviso di convocazione, inserto più sotto tra gli *Annunzii*; e così pure all'Avviso della Direzione delle Ferrovie Romane agli azionisti delle medesime. (La Red.)

LA QUESTIONE ECONOMICO-FERROVIARIA
agli Stati Uniti

Sul grave argomento degli scioperi ferroviarii in America, che occupò sì vivamente negli scorsi mesi la stampa ed il pubblico europeo, venne testè pubblicato dalla *North American Review* di Boston un importante articolo del colonnello Thomas A. Scott, presidente della Ferrovia Central-Pennsylvania, che troviamo riassunto in una corrispondenza del *Journal de Genève*, di cui diamo volentieri la traduzione per la giustezza delle considerazioni in esso contenute:

Il 16 luglio si seppe che i fuochisti ed i serra-freni della ferrovia Baltimora-Ohio s'erano posti in isciopero a Martinsburg (Virginia occidentale), e che la circolazione dei treni era in quella località sospesa. Da quel punto ebbe origine un movimento che si estese da New-York al Kansas e dal Michigan al Texas, interrompendo l'esercizio di 20,000 miglia di ferrovie, ponendo il servizio delle poste federali in balìa della plebaglia, e gettando grandi ed importanti città in tutti gli eccessi della guerra civile.

In parecchie località, la proprietà delle Compagnie venne saccheggiata o distrutta, ed il rispetto della legge, insufficientemente assicurato dalle forze militari locali, dovette attendere, per essere del tutto ristabilito, l'arrivo delle truppe federali.

La condotta degli ammutinati mostrò chiaramente che quel movimento non era diretto da uomini serii, amanti del benessere delle classi operaie. Infatti, come si può immaginare uomini tali che domandano un aumento di salario e che distruggono la proprietà delle Compagnie per meglio raggiungere il loro scopo?

che continuarono a lavorare soltanto per non gettare sul lastrico i propri operaj. In Pensilvania, lo scorso inverno, parecchie officine sarebbero state chiuse e tutti quegli operaj ridotti alla miseria, se le Ferrovie (ed ora si vede come ne furono ricompensate), con forti commissioni di rotaie fatte in anticipazione, non avessero loro permesso di continuare il lavoro. Più ancora: allo scopo di aiutare le varie industrie del paese, le Compagnie ferroviarie hanno spontaneamente ribassato il prezzo di trasporto delle merci; e per le materie prime, in particolare, che servono alla fabbricazione del ferro, dell'acciaio, del vetro ed altri prodotti, esse si accontentarono di prezzi, che non lasciavano loro quasi nessun beneficio.

Ora, codeste Compagnie, che vedevano diminuire di tanto i loro prodotti, dovettero domandarsi se non farebbero bene a licenziare un certo numero dei loro operaj divenuti inutili, o se non fosse meglio tenerli ancora, offrendo loro un salario ridotto, ma tuttavia sufficiente a dar da vivere alle loro famiglie. Questo secondo partito prevalse. Le strette regole dell'economia politica potrebbero condannare siffatte preoccupazioni filantropiche; ma egli è certo che, senza di ciò, migliaia di operaj, nel solo Stato della Pensilvania, avrebbero sofferto la fame.

Gli stessi operaj delle ferrovie non furono però gli autori di quella sommossa: essi non formavano guari il 10 0[0 degli ammutinati, raccolti tra i malcontnti, gli oziosi e gli uomini rotti al delitto; ma essi furono (e questa è la loro colpa) il nucleo intorno al quale codesti cattivi elementi poterono aggrupparsi. Mercè codesta alleanza, si vide la guerra dichiarata alle ferrovie, che sono oggidì una necessità pel commercio, pel servizio postale, per l'approvvigionamento dei mercati, per lo scambio dei prodotti, e la cui sospensione anche momentanea può esporre intere regioni a tutti gli orrori della fame. I canali, ch'erano, un secolo fa, i grandi mezzi di circolazione, cedettero oggidì, quasi interamente, il posto alle ferrovie. Queste sono divenute come le arterie, che portano la vita a tutte le parti del nostro corpo; esse costituiscono persino una condizione di esistenza per la nazione, e come tali hanno un innegabile diritto alla protezione delle Autorità locali e del Potere federale! Esse vi hanno tanto maggior diritto, in quanto che dalla stessa Costituzione il Governo è incaricato di proteggere il commercio interno (*inter State commerce*), e che le Compagnie ferroviarie non hanno mai esitato a lasciarsi tassare, quando il paese aveva bisogno di denaro, nè a sobbarcarsi, quando occorreva, al trasporto delle truppe e del loro materiale.

Ora, nell' ultima insurrezione di cui 14 Stati furono il teatro, la plebaglia è sovente riescita a tenere in iscacco le Autorità; e chi ci assicura che i torbidi dell'estate scorso non sieno che il preludio d'altre dimostrazioni violente? In ogni caso, non è l'incremento delle nostre grandi città, ricettacolo di tutti i cattivi soggetti, che possa ispirarci fiducia. Bisogna dunque, per necessità, mettersi in grado d'impedire il rinnovamento delle sommosse. L'incendio di una flotta mercantile e del suo carico solleverebbe nel paese una tempesta d'indignazione; ma quale distinzione si può fare tra un delitto di questo genere e la distruzione a Pittsburg di 1800 vagoni, carichi dei prodotti dei diversi Stati, nonchè delle locomotive destinate a metterli in movimento: distruzione accompagnata dalla perdita di molte vite, e che avrebbe potuto, se il vento avesse mutato di direzione, involgere tutta quella città in una orribile conflagrazione? Ma il Governo, che attualmente è in grado di proteggere la flotta mercantile, è notoriamente incapace di proteggere le Compagnie delle strade ferrate.

Pare anzi che nella nostra legislazione sia tutto combinato in modo da favorire il disordine. Prima di giungere al Potere federale, suprema risorsa, bisogna attendere che il sindaco, lo sceriffo della contea e poi il governatore dello Stato abbiano dimostrato la loro impotenza a far cessare i torbidi. Ma nel frattempo la sommossa aumenta, e prosegue la sua opera di distruzione.

Queste dilazioni hanno conseguenze sì gravi, che si può dire, in realtà, le sole linee che godono di una porzione efficace esser quelle che hanno mancato ai loro impegni e che perciò sono poste sotto sequestro; perocchè gli amministratori del sequestro, anzichè dover passare per la lunga trafila suaccennata, possono domandare direttamente l'aiuto del Governo federale.

Non solo il Governo degli Stati Uniti deve la sua protezione, ed una protezione efficace, alle Compagnie, ma deve altresì pensare che, se trascura di accordargliela, si espone esso stesso a perdite materiali gravi: ogni sospensione di commercio porta dietro di sè una diminuzione nel reddito delle imposte e nei prodotti delle dogane; e se tale stato di cose si prolungasse per soli due mesi, il Governo si troverebbe nella impossibilità di far fronte agli obblighi suoi.

Il Governo federale, d'altra parte, può acconsentire a lasciare il servizio delle poste, da cui dipende il commercio di tutta la nazione, l'esercizio della propria autorità, nonchè il trasporto delle sue truppe e munizioni, in balìa d'una folla ammutinata?

Nella presente situazione, ciò che pare imposto al Governo federale è un aumento delle truppe di cui dispone e la loro distribuzione nei varii quartieri, in modo da assicurare la rapida loro presenza in qualunque punto minacciato. Nell'ultimo sciopero abbiamo veduto che per poco i distaccamenti dell'esercito, i quali avevano da fare un lungo cammino, non furono arrestati dagli ammutinati o dal cattivo stato delle strade ferrate. Ci vorrebbero, in particolare, delle guarnigioni nelle città in cui lo Stato possede arsenali, pedaggi, zecche, cantieri marittimi ed altre proprietà da proteggere.

Coll'esempio delle altre nazioni, dell'Inghilterra in ispecie, noi saremmo imperdonabili se permettessimo alla demagogia, incoraggiata dai suoi recenti successi, di organizzarsi più completamente. Il solo modo di scongiurare questo pericolo è una forte organizzazione militare nei diversi Stati, appoggiantesi sul Governo federale. Il rimedio dev'essere proporzionato alla gravità del male.

Giova sperare che le due Camere del Congresso, senza preoccupazioni di partito, prenderanno le misure necessarie per assicurare il rispetto della proprietà e della libertà del lavoro a tutti gli operaj che vogliono approfittarne. Non potrebbero esse fare una legge, autorizzante i proprietarii delle ferrovie o dei bastimenti — che si fanno gli agenti del commercio interno, o che trasportano, così la posta degli Stati Uniti, come le altre proprietà del Governo, — autorizzante a presentare ai tribunali, nel caso che le loro imprese avessero a soffrire atti di violenza, un reclamo che il tribunale esaminerebbe, e che, trovato legittimo, darebbe alle Compagnie il diritto d'invocare l'immediata assistenza del Potere federale?

Difendere in questo senso gl' interessi delle Compagnie (dice terminando il colonnello Scott), egli è un difendere altresì, e particolarmente, la causa dell'operaio, che l'anarchia priva del suo pane. La sua esperienza di 30 anni nell'amministrazione delle ferrovie autorizza a riconoscere che, in generale, i direttori delle strade ferrate americane non hanno mai perduto di vista il benessere dei loro impiegati, ch'essi riguardano come intimamente collegato col successo delle loro intraprese.

A questo assennato articolo la *North American Review* fa seguire quello di un operaio, il quale naturalmente esamina la questione dal suo punto di vista, esponendo idee ed argomenti, che non possono trovare appoggio nemmeno tra gli uomini saggi e veramente liberali della grande Repubblica; per cui noi ci asteniamo dal riferirlo.

N.B. Per errore d'impaginazione, ora rilevato, riferiamo qui il seguente capoverso, che doveva trovarsi in testa alla pag. 791:

L'èra di prosperità, che durava negli Stati Uniti dal principio del secolo, avrebbe potuto rinascere appena terminata la guerra di secessione, se l'immenso fardello di debiti e d'imposte, conseguenza di quella guerra, non avesse provocato il panico del 1873, la distruzione del credito ed il ritiro dei capitali. Tutte le industrie furono assai duramente provate, e si possono citare stabilimenti

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

I lavori sulla ferrovia Treviglio-Rovato procedono sempre colla massima alacrità. L'armamento a doppio binario è già ultimato per oltre la metà della linea; e per sollecitarne il compimento e la sistemazione della massicciata, si sono organizzati dei convogli pel trasporto dei materiali.

Oggi si procede al disarmo della vôlta del ponte sull'Oglio, per cui presto anche questa lacuna, che impediva la congiunzione e quindi la maggior sollecitudine del lavoro, sarà scomparsa; e così la linea potrà, senza dubbio, essere aperta nel gennaio prossimo.

In tale occasione verrà necessariamente e notevolmente modificato l'orario generale ora in vigore, al quale effetto si stanno già facendo gli opportuni studii.

Ci scrivono da Roma che il Presidente del Consiglio, reggente interinalmente il Ministero dei lavori pubblici, ha divisato d'introdurre in esso una riforma, già da lungo tempo preconizzata e desiderata, cioè la soppressione della Direzione speciale delle Strade ferrate, concentrandola nella Direzione generale.

In seguito di ciò, il comm. Vitali, finora capo di quella Direzione, prenderà il suo posto d'Ispettore del Genio civile.

Da ieri trovansi riuniti, presso gli Ufficii della Stazione centrale di Torino, i membri della Commissione, di cui abbiamo già parlato nei numeri precedenti, per lo studio delle modificazioni che si potrebbero introdurre nel materiale rotabile delle ferrovie italiane, in relazione colla proposta unificazione dei varii sistemi d'armamento.

Tra la Società ferroviaria dell'Alta Italia, il Ministero della marina, la Casa Schneider e C. del Creusot e la Società delle ferrovie Parigi-Lione-Mediterraneo vennero presi testè definitivi accordi pel trasporto delle piastre, ora in fabbricazione presso le officine del Creusot, e destinate alla corazzatura delle navi in costruzione nei cantieri della regia Marina.

Non indifferenti difficoltà tecniche erano da superare per siffatto trasporto diretto dalle officine del Creusot all'Arsenale marittimo di Spezia, via Modane e Genova.

Le piastre da trasportarsi sono cadauna del peso di 30 a 35 tonnellate; esse sono di varie dimensioni, cioè della larghezza massima di m. 3.00, e della lunghezza massima di m. 5.10.

La Ditta Schneider e C. stabilì un numero conveniente di *trucks* speciali, disposti in modo da stare nei limiti prudenti di resistenza delle opere d'arte e dei ponti metallici delle linee francesi e delle linee italiane ammesse alla circolazione delle macchine da montagna delle Ferrovie dell'Alta Italia (serie N. 1201, 1260).

Codesti *trucks*, di proprietà della Ditta Schneider e C., constano di un ponte in ferro, sorretto da 2 carrelli mobili a 2 assi cadauno, ed uniti al ponte per mezzo di maschi d'acciaio. Il ponte è munito ad ogni estremità di traverse con respintori e sistemi d'attacco regolamentare. I 4 assi d'ogni *truck* sono muniti di freno potente a vite.

I dati principali dei *truck* sono i seguenti:

Lunghezza totale fra i respintori	m.	9.300
Distanza fra i perni di rotazione dei 2 carrelli mobili	»	6,100
Distanza fra gli assi estremi	»	7,330
Distanza fra gli assi d'ogni carrello	»	1,230
Diametro delle ruote (al contatto)	»	0,920
Altezza del piano superiore del ponte su quello delle guide	»	1,160
Portata massima del *truck*	chilog.	40,000
Peso totale del *truck*	»	12,000
Peso del ponte isolato	»	5,000
Peso d'ogni carrello	»	3,500

Carichi unitarii con una piastra di 35 tonn.

Carico per asse	tonn.	11,750
Carico per metro lineare di binario sullo scartamento totale del *truck*	»	6,400
Carico per metro lineare di binario sullo scartamento degli assi dei carrelli di 2 *trucks* accoppiati (formazioni di treno)	»	10,600

In siffatte condizioni, la circolazione dei treni composti di *trucks* carichi di piastre del peso massimo (35 tonn.), è perfettamente sicura sui ponti metallici costrutti per la prova regolamentare di 2 macchine da montagna sovraccennate, unite in testa.

I ponti della linea ligure non essendo stati costrutti in vista della circolazione delle macchine da montagna, era mestieri rinforzarli mettendoli nelle condizioni di resistenza predette; e vennero perciò presi gli opportuni provvedimenti dalla Società dell'Alta Italia, in seguito ad accordi col Ministero dei lavori pubblici.

D'altra parte, si pose mano senza ritardo all'ultimazione del binario di raccordamento dell'Arsenale marittimo di Spezia colla linea dell'Alta Italia, a breve distanza dall'attuale Stazione di Spezia, per cui i treni si recheranno direttamente sotto il raggio d'azione della mancina da 160 tonn. dell'Arsenale medesimo.

Sul percorso francese dal Creusot a Modane-Stazione, per Chagny, Mâcon e Culoz, non era necessaria alcuna modificazione, essendo, tanto i ponti metallici, quanto le opere d'arte, tutti di resistenza più che sufficiente, secondo i tipi normali prescritti in Francia per le costruzioni ferroviarie.

I treni di piastre saranno composti di 6 ad 8 *trucks*, che saranno condotti dal Creusot a Modane a cura della Società Parigi-Lione-Mediterraneo, e quindi consegnati alla Società dell'Alta Italia, che ne eseguirà il trasporto direttamente a Spezia. Ogni treno sarà accompagnato, tanto nell'andata che nel ritorno, da un macchinista delle officine del Creusot per sorvegliare in modo speciale la lubrificazione degli assi dei *trucks*.

I trasporti incominceranno nel prossimo dicembre.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove ferrovie nel Piemonte. — Il 20 corrente, secondo l'*Eco delle Alpi Cozie*, adunavasi in Pinerolo, in una sala del palazzo municipale, il sig. assessore anziano e i membri componenti la Giunta municipale di quella città, il Sindaco ed un assessore della Giunta municipale di Barge, ed i Sindaci dei Comuni di Bagnolo, Bricherasio e Campiglione. Prendevano parte all'adunanza anche i signori avv. Davico, deputato, comm. Plebano, deputato, il consigliere provinciale del mandamento di Barge e l'avv. Signoretti.

L'oggetto dell'adunanza era di concertare e concretare circa alla costruzione di una ferrovia da Barge a Bricherasio, secondo il progetto compilato dall'ing. Soldati.

Intesa una circostanziata Relazione del sig. avv. Signoretti, l'adunanza costituiva il Comitato promotore così composto: Sindaco di Barge, *presidente*; Sindaco di Pinerolo, *vice-presidente*; dei Sindaci di Bagnolo, Bricherasio e Campiglione, e dei signori avv. Callisto Genovesio, avv. G. B. Bertini, Cacherano di Bricherasio conte Luigi, Cirio Francesco negoziante, Craveri geometra, avv. Giuliano, marchese di San Germano, ed avv. Signoretti; colla dichiarazione che faranno parte del Comitato tutti quei Comuni che concorreranno mediante sussidii alla costruzione del detto tronco ferroviario.

Il Comitato medesimo addiveniva poi alla nomina di una Giunta esecutrice, composta dei primi principali promotori, signori:

Avv. G. B. Bertini, conte Cacherano di Bricherasio, Cirio Francesco negoziante, Craveri geometra, avv. Genovesio, avv. Giuliano, marchese di San Germano, ed avv. Signoretti; con incarico di rivolgersi colla massima sollecitudine ai Comuni interessati per i loro sussidii in proposito.

La sede del Comitato venne stabilita in Pinerolo.

— Il Sindaco di Saluzzo, che è presidente del Comitato promotore della linea da Airasca a Saluzzo, ha diretto al Ministero un elaborato rapporto, pubblicato dalla *Gazzetta* di quel circondario, in cui se ne dimostra l'importanza sotto l'aspetto commerciale, economico, politico, strategico, ed anche per considerazioni di giustizia, d'equità e di convenienza, come d'impegni già precedentemente presi; chiedendosi che nelle nuove leggi e Convenzioni, relative all'esercizio ed al riordinamento e completamento delle ferrovie, venga dato: 1° Assicurare la costruzione della linea di cui si tratta, e specialmente del tratto principale Airasca-Saluzzo-Cuneo-Mondovì, concedendovi un sussidio chilometrico proporzionato alla sua importanza, e non inferiore per lo meno a quello praticato nelle più recenti concessioni; 2° Assicurare l'esercizio della stessa linea, col comprenderla nel novero di quelle di cui lo stesso Governo, o la Società a cui il Governo sia per cedere l'esercizio delle ferrovie subalpine, abbiano da assumere l'esercizio al 50 0[0 del prodotto lordo, giusta quanto è per legge stabilito per le linee Torino-Pinerolo e Mondovì-Tanaro, oppure a quelle migliori condizioni che siano per farsi alle linee meglio favorite.

— Leggesi poi nella *Sent. delle Alpi* che la Società che intenderebbe costrurre la linea ferroviaria Cuneo-Mondovì sarebbe quella stessa che ha inoltrata domanda per la costruzione della linea Ivrea-Aosta. La detta Società, oltre alla costruzione, assumerebbe anche l'esercizio della linea. Da notizie però giunte da Cuneo sembra che il Consiglio comunale, il quale presto sarà convocato per conoscere il suo parere in proposito, non sia affatto disposto a far buon viso al progetto presentato dall'on. senatore Garelli, attese le onerose condizioni chieste dalla Società.

Ferrovie interprovinciali venete. — Una corrispondenza da Roma alla *Gazzetta di Treviso* reca:

I senatori Lampertico e Rossi, i deputati Giacomelli e Antonibon, il Sindaco di Vicenza cav. Clementi ebbero una conferenza col presidente del Consiglio de' ministri per l'affare già discusso, giorni fa, a Verona, e riflettente il servizio sulle vostre ferrovie interprovinciali.

Non vi potrei dire le parole testuali risposte dal Depretis alla Commissione; ma credo ch'egli abbia trovate delle difficoltà per riuscire al compimento de' voti formulati dall'adunanza di Verona. Ad ogni modo, da quanto mi consta, oggi stesso devono presentarsi allo stesso Ministro, dalla sunnominata Commissione, delle nuove proposte più concrete, per tutelare gl'interessi del commercio in generale e delle vostre linee interprovinciali in particolare.

Ferrovie in Sicilia — Scrivono all'*Opinione* da Palermo, 21:

Questo sindaco, signor Perez, questa volta è partito davvero per Roma, onde propugnare, come dicono i giornali, gl'interessi della città di Palermo. Fra questi interessi, primissimo è quello che la Camera approvi i fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per la costruzione della ferrovia diretta da Palermo a Catania per Vallelunga, secondo gli studii già ultimati dall'ingegnere Billia.

Se non si trattasse di una maggiore spesa che lo Stato dovrà sostenere per la costruzione di questa ferrovia diretta (della quale nacque necessariamente l'idea dopochè si riconobbe che il terreno franoso impediva assolutamente i lavori per la linea di Montedoro), io credo che nessuno nella Camera potrebbe farvi opposizione, e il nostro Sindaco avrebbe potuto risparmiarsi di recarsi appositamente costì per quest'affare. Vi ha una legge del Parlamento, la quale prescrive che doveva costruirsi una ferrovia diretta da Palermo a Catania, e questa ferrovia diretta, essendosi dovuto abbandonare la linea di Montedoro per ostacoli umanamente insuperabili, non può essere che quella per Vallelunga, quantunque importi una spesa maggiore. È vero che, costruendosi il breve tronco delle Caldare, si andrebbe in ferrovia da Palermo a Catania; ma non è solo la maggior lunghezza della via che non fa accettare alla città di Palermo la congiunzione della ferrovia per la linea delle Caldare; egli è che tutto il commercio dell'interno dell'isola, e quello degli zolfi specialmente, andrebbe a concentrarsi per maggiore convenienza nel porto di Girgenti, lasciando Palermo in una condizione d'isolamento tale, che sarebbe fatalissimo alla sua esistenza.

Doppia ragione assiste quindi la pretesa di questa città, pretesa che dal Governo, e principalmente dal Ministero dei lavori pubblici, è stata riconosciuta legittima. La prima ragione è di diritto; dappoichè, volendo congiungere Palermo a Catania per la via delle Caldare, si violerebbe la legge votata dal Parlamento, il quale prescrisse la costruzione di una ferrovia *diretta* da Palermo a Catania, e quella per le Caldare sarebbe, non solo la più lunga, ma la più *indiretta*. Palermo reclamerebbe sempre, e in ogni tempo, l'adempimento della legge. La seconda è ragione d'equità; giacchè, ancora quando non vi fosse una legge, i poteri dello Stato non possono permettere che una grande città del Regno, che fu la capitale di una vasta regione e viveva disgraziatamente di vita fittizia, riceva il colpo di grazia col precluderle ogni via di commercio, che può formare la sua vita reale, e sul quale poggia tutto il suo avvenire.

Tutti gli uomini di cuore e di sana mente non possono dunque desiderare altro, se non che sia resa un po' di giustizia a questa città, con l'approvazione dei fondi che dall'on. Zanardelli sono stati stanziati nel Ministero dei lavori pubblici; ed io voglio augurarmi che tale approvazione sarà accordata dalla Camera senza seria opposizione.

Ferrovia Messina-Siracusa. — Leggiamo nel *Bersagliere*:

Le ultime notizie sui guasti arrecati dalle recenti intemperie alle strade, e segnatamente alla ferrovia tra Messina e Siracusa, ci fanno conoscere che il servizio dovette essere interrotto su quest'ultima, e che fra otto giorni potrà essere ripreso, mediante trasbordi sui punti pei quali occorreranno gli ingenti lavori di riparazione, che non potranno essere ultimati prima di due o tre mesi, per quanto il Governo sia impegnato e deciso a sollecitarli il più possibile.

Sviluppi ferroviarii. — Con questo titolo, la *Lombardia* del 22 dice che si sta concretando la costruzione di un tronco ferroviario che, staccandosi da quello di Monza-

Lecco, vicino alla Santa, risalga la valle del Lambro, tocchi Peragallo, Canonica, Ponte d'Albiate, Agliate, Briosco, Ponte della Fornacetta, Caponara, Regolea, si biforchi sopra Lambrugo, e s'accordi a Ponte Nuovo fra Lurago e Monguzzo col tronco Oggiono-Calolzio, che deve mettere in comunicazione Como, Lecco e Bergamo.

Si parla anche d'un'appendice a tal progetto: rasentare Vimercate, valicare l'Adda a Trezzo e far capo a Bergamo.

Nuovi tramway a Milano. — Alcuni promotori, rappresentati dall'avvocato Gaetano Favini, hanno ideato un progetto di ferrovia economica tra Milano e Borgo S. Angelo (Lodi) per la strada Vigentina, con eventuale prolungamento tra Sant'Angelo-Lodi e Treviglio. Dagli stessi promotori si è ideato un altro progetto di *tramway* tra la Stazione centrale e Porta Genova con fermata in piazza del Duomo. Fra qualche giorno i due progetti saranno presentati alle competenti Autorità.

Certo Santo Marinoni ha pure presentato un progetto di *tramway* per trasporto merci dalla piazza del Mercato fuori Porta Ticinese allo scalo merci fuori Porta Garibaldi, attraversando la città.

Tariffe ferroviarie. — Il *Commercio* di Genova, annunciando come anche la Deputazione provinciale di quella città ha emesso un voto al Governo perchè accordi la sua approvazione alla Convenzione di Parigi del 15 marzo 1875 per le tariffe ferroviarie dei paesi alpini, soggiunge:

Siamo in grado di dare qualche particolare su quella deliberazione, che venne presa in seguito della proposta del consigliere Castagnola; il quale richiamò l'attenzione della Deputazione provinciale sui reclami che giustamente si elevano dai nostri commercianti pel ritardo inesplicabile che dal Governo si frappone all'approvazione della Convenzione di Parigi del 15 marzo 1875, conchiusa fra le Società Paris-Lyon-Méditerranée, Alta Italia e Svizzera Occidentale, in ordine alla soppressione delle tariffe differenziali dalla metà della galleria del Fréjus fino a Saint Jean de Maurienne; e propose di fare istanze al Governo stesso perchè finalmente si addivenga all'approvazione di tale Convenzione.

La Deputazione provinciale, compresa della gravità dei danni e degli ostacoli, che allo svolgimento del commercio italiano, e specialmente genovese, derivano dalla imposizione delle elevatissime tariffe differenziali sulle ferrovie della Savoia e della Svizzera Occidentale, ha deliberato di ripetere queste considerazioni al Governo; soggiungendo ancora che, solo in dipendenza di queste tariffe, il nostro porto è reso impotente a sostenere la concorrenza di quello di Marsiglia, stantechè le merci dirette a Ginevra ed agli altri mercati svizzeri, mentre transitando da Genova avrebbero a percorrere distanze assai minori di quelle cui sono obbligate le merci provenienti da Marsiglia, sono tuttavia spinte a quest'ultimo porto per le speciali tariffe, le quali, spostando in modo anormale e artificiale le condizioni della concorrenza naturale, riescono a rendere assai maggiori le spese di trasporto sulla linea più breve di Genova.

La Deputazione fa inoltre riflettere al Governo che siffatti inconvenienti, già ripetutamente segnalati, sarebbero in gran parte eliminati, ove accordasse la sua approvazione alla Convenzione succitata, la quale ebbe appunto lo scopo di correggere questo grave sconcio delle tariffe differenziali.

Dopo tutte queste considerazioni, la Deputazione ha deliberato di « fare vive istanze a S. E. il sig. il Ministro « dei lavori pubblici perchè non sia frapposto altro in« dugio all'approvazione della menzionata Convenzione ».

— Leggiamo poi nel *Corriere Mercantile*:

Abbiamo da fonte sicura che l'on. barone Andrea Podestà e l'on. comm. Raffaele Rubattino, deputati del 2° e 3° Collegio, hanno formalmente ripetuto all'on. Depretis, quale nuovo Ministro dei lavori pubblici, le istanze circa le tariffe differenziali ferroviarie.

Speriamo che l'on. Depretis si affretterà a prendere una decisione circa questa importante pratica, richiesta d'urgenza da tutta la classe commerciale.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Al Gran Consiglio del Cantone del Ticino, nella seduta del 24 corr., fu data lettura di una memoria del Municipio di Torricella, chiedente che non sia più erogato alcun sussidio per la Società del Gottardo, e si chiegga anzi la restituzione dei sussidii già pagati e l'adempimento delle obbligazioni contratte. La petizione sarà rimessa alla Commissione da eleggersi per l'oggetto ferroviario.

— Mentre la *Gazzetta Ticinese* ha per telegrafo da Berna, 21, che quel Consiglio comunale ha risolto di accordare la sovvenzione suppletoria per la ferrovia del Gottardo di fr. 100,000, il *Journal de Genève* annuncia invece che il Municipio di Berna ha rifiutato all'unanimità la nuova sovvenzione.

— La suddetta *Gazzetta* ha pure da Berna, 23:

Il Consiglio federale ha convocato per il 27 dicembre p. f. la Conferenza intercantonale per la ripartizione della sovvenzione suppletoria per la ferrovia del Gottardo spettante alla Svizzera.

— Un altro telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 26, reca:

Ieri l'Assemblea comunale della città di Lucerna approvò la proposta del Consiglio muicipale per il pagamento della quinta rata annuale della sovvenzione per la ferrovia del Gottardo.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di metri 17 (serpentina) dal lato di Göschenen, e di metri 7.70 (armatura), dal lato di Airolo; in totale metri 24.70, cioè metri 3.50 in media giornaliera.

Ferrovie francesi. — Leggesi nel *Conservateur de Saône-et-Loire.*

La congiunzione dei due tronchi della linea da Bourg a Châlon si è compiuta da qualche tempo tra Saint-Julien e Saint-Trivier-des-Courtes. Le locomotive percorrono in questo momento la ferrovia da un capo all'altro; e, checchè possa avvenire, crediamo poter affermare che questa linea, attesa da tanto tempo, potrà essere aperta al pubblico verso la fine di febbraio prossimo.

Si prosegue poi con qualche ardore la costruzione della ferrovia a binario ridotto, che deve collegare Châtillon-sur-Chalaronne alla linea dei Dombes per Marlieux. Tutte le opere d'arte essendo già compiute, si può sperare che questa piccola linea sarà in breve terminata.

Parlasi ora di un prolungamento verso Thoissey, e probabilmente verso Belleville. D'altra parte, si annuncia che il Consiglio generale, nella sua prossima sessione, dovrà pronunciarsi sopra la concessione di una ferrovia da Saint-Trivier-des-Courtes a Fleurville, passando per Pont-des-Vaux.

— Da alcuni giorni la Compagnia delle strade ferrate del Nord sta provando un sistema di freni continui applicati a due treni composti di 12 vetture. Ogni vettura porta un freno, e gli apparati dei 12 veicoli, resi solidali gli uni degli altri mediante accoppiamento da una vettura all'altra, sono serrati tutti ad un tempo dal solo macchinista e con un movimento assai facile. I guarda-freni non vi intervengono punto.

I risultati ottenuti da questi mezzi di fermata così potenti e di applicazione istantanea sono assai notovoli, e superano di molto gli effetti dei freni isolati, ed anche di certi freni meccanici accoppiati, che finora non avevano potuto essere efficacemente serrati nello stesso tempo, che sopra gruppi di tre sole vetture al più.

Accidente ferroviario in Francia. — Si legge, nel *Nord:*

All'uscita del tunnel di Neufchâtel, sopra la linea da Amiens a Boulogne, ebbe luogo una collisione fra un convoglio di viaggiatori e un convoglio di merci. Quattro persone rimasero leggermente ferite.

Un'altra collisione ebbe luogo a Saint-Just, sulla linea da Creil ad Amiens. Il convoglio di Parigi, che era par-

tito il 21 novembre da Parigi alle 10 pom., si urtò contro un convoglio di merci, del quale tre vagoni rimasero schiacciati. (Non si parla di vittime).

Disastro ferroviario in Inghilterra. — Martedì sera, 13 novembre, dice il *Journal des Débats*, a Radcliffe, presso Manchester, un convoglio merci, che per isbaglio erasi messo sulle rotaie della linea principale, non essendosi accorto a tempo, a cagione della nebbia, dei segnali di fermata, incontrò il diretto proveniente dalla Scozia. L'urto è stato violentissimo Le due locomotive uscirono dalle rotaie. I macchinisti e parecchi viaggiatori rimasero feriti.

Tunnel sotto la Manica. — I giornali francesi dicono che i lavori di prova pel tunnel sottomarino della Manica sono molto avanzati a Sangatte. Il pozzo è già interamente scavato, alla profondità di 100 metri al di sotto del livello della bassa marea. Due pompe aspiranti sono collocate per assorbire l'acqua, che si trova in grande abbondanza.

Si è cominciata sotto il mare e nel terreno calcareo una galleria perpendicolare al pozzo, e che avrà 1 chil. di lunghezza. È questa la galleria di prova. Se, durante il traforo, non sorgono difficoltà che dimostrino essere ineseguibile il lavoro, il tunnel sarà definitivamente principiato.

Ferrovie belghe. — Il *Monit. des int. matér.* dice di avere ricevuto il prospetto della situazione delle ferrovie dello Stato per l'anno 1876; ed annuncia che il *Moniteur* della scorsa settimana ha pubblicato un Decreto Reale, che separa l'Amministrazione delle poste e dei telegrafi da quella delle ferrovie, creando per quest'ultima una specie di Consiglio di direzione, sotto la presidenza del sig. Van der Sweep.

Ferrovie russe. — Un telegramma da Vienna, 19, al *Daily News* annunciò che la strada ferrata da Bender a Galatz era terminata.

Com'è noto, questa ferrovia, fatta per scopi militari, doveva esser pronta e consegnata, a termini del contratto, col giorno 18 corr., sotto la comminatoria di 6000 lire di multa per ogni giorno di ritardo. Ma gli appaltatori adempirono puntualmente i loro impegni.

Ferrovie in Rumania. — La *Presse* di Vienna ha da Bukarest, 20:

L'ing. Struve dirige la costruzione del ponte a cilindri di ferro presso Sistova, e quella della ferrovia sino a Tirnova. Questa avrà 5 Stazioni; 4 chilometri ne sono già terminati.

Ferrovie spagnuole. — La rete del Nord della Spagna e quella delle linee da Saragozza a Barcellona e da Saragozza a Pamplona, si fonderanno per formare una sola Società, sotto un'amministrazione unica. È noto che da due anni e mezzo, il Nord della Spagna esercisce pure le linee Pamplona-Saragozza-Barcellona.

Quantunque le basi della fusione delle due Società sieno già stabilite, non sono però ancora conosciute dal pubblico. D'altra parte, esse non diventeranno definitive se non quando gli azionisti, riuniti in assemblea generale, le avranno ratificate.

Ferrovie in Portogallo. — Sull'annunciata inaugurazione del ponte sul Duero, una corrispondenza da Lisbona al giornale madrileno *Los Debates*, in data dell'8 corr., reca i seguenti particolari:

Il grande fatto del giorno è l'inaugurazione del magnifico ponte, che serve ad unire le nostre ferrovie del Nord e dell'Est con quelle del Duero e Mino, opera d'arte veramente monumentale.

L'apertura dell'arco è di 160 metri, e la sua altezza, al disopra del livello dell'acqua, di 62 metri. Non credo che ci sia in Europa altro ponte di pari luce.

Il treno espresso, che conduceva le LL. MM. ed i Principi, trasportava pure i Ministri della guerra, di grazia e giustizia e dei lavori pubblici, le alte cariche di Corte, gli amministratori della Compagnia ferroviaria, il generale visconte de Segrez, gli aiutanti di campo, ecc. Giunti ad Entrocamento, ove ci fu una fermata di dieci minuti, salì sul treno il signor Gaudars, direttore della Compagnia, venuto espressamente da Parigi per l'inaugurazione.

Le principali Stazioni della linea erano riccamente addobbate di bandiere e fiori. Le Autorità municipali, civili e militari e moltissima gente aspettavano le LL. MM. ed i Principi per salutarli al loro passaggio, lanciando una infinità di razzi.

In Coimbra, la Reale Famiglia venne ricevuta dal vescovo, dai membri dell'Università, dal Municipio, da numerosissimo popolo, e da quasi tutti gli studenti, i quali col maggior entusiasmo acclamarono alla libertà, al Re, ai Principi, ed in ispecial modo alla Regina, modello delle madri ed angelo di carità.

Giunto il treno ad Oporto, l'entusiasmo non fu minore. La città era tutta ornata di bandiere e ricchi tappeti, e le navi ancorate nel Duero erano pavesate di bandiere e pennoni. 60,000 persone, per lo meno, trovavansi per le vie fino dall'alba. Alla cerimonia dell'inaugurazione assistettero i ministri d'Austria, d'Inghilterra, di Germania e d'Italia, gl'incaricati d'affari di Spagna e di Francia, il Corpo consolare, i ministri di Stato onorarii Fontes, Avelino, Sampayo, Lorenzo di Carvalho, Martens Terrao, Carlos Bento, molti deputati e nobili, i Municipii di Oporto, di Villa-Nova, di Gaya, di Coimbra e di Braga, i rappresentanti delle Corporazioni scientifiche, tutta la stampa di Lisbona ed Oporto, molti pubblicisti di varie città del Regno, ingegneri, militari, capitalisti, ecc.

Il vescovo di Oporto, accompagnato dal Capitolo, si diresse al ponte, e lo benedì, dandogli il simpatico nome di *Ponte di Donna Maria Pia*, avendo la Regina anticipatamente acconsentito che il detto ponte s'appellasse dal suo augusto nome. In quell'istante dai forti si fece una salva di 21 colpi di cannone.

Non posso a meno di trascrivere ciò che, rispetto alla denominazione del ponte, scrisse in un periodico, di cui è redattore in capo, uno dei nostri più chiari letterati:

« Il ponte stupendo, immortale monumento della civiltà portoghese nel secolo XIX, ricevette il nome di *Donna Maria Pia*.

« Questa brillante idea è l'effettuazione di un pensiero, che naturalmente sorse in tutti i cuori portoghesi. Questa opera di pace, di fratellanza, questo prodotto meraviglioso dell'industria, che lavora incessantemente all'opera della civiltà, doveva porsi naturalmente, in Portogallo, sotto la protezione della bella e nobile Regina, il cui nome è il simbolo di tutto ciò che può esservi di più santo, di più generoso, di più nobile nello spirito d'una nazione. Ella, la dolce madre di carità, doveva essere anche la protettrice del progresso pacifico ».

Quando il treno reale attraversò il ponte, udironsi nuove salve d'artiglieria, e le acclamazioni del popolo, il quale da tutte le circostanti alture salutava agitando fazzoletti e bandiere.

Da migliaia di bocche uscì allora istintivamente un grido immenso di evviva innumerevoli. Fu un momento solennissimo.

Il Re era vestito di nero con *frak*, e la Regina di una magnifica veste color marrone con *spencer* ricamato; teneva in una mano un bellissimo mazzo di fiori.

Poco dopo, giunsero il treno coll'infante don Augusto ed il Principe reale, e quindi quello degli invitati, composto di ventiquattro carrozze. Questi pure provocarono nuove acclamazioni ed entusiasmo.

Il servizio del *lunch* è stato magnifico, e vi presero parte 385 persone delle varie classi sociali. Si fecero alcuni brindisi: uno dal signor Carlo Borges (giornalista) al Re ed alla Regina; un altro dal signor Scuza Viterbo (letterato) alla scienza ed all'industria francese, ed un altro dal signor Cucha Belem.

L'illuminazione delle navi nella rada del Duero e quella del ponte producevano un effetto sorprendente e fantastico. L'affluenza dei forestieri fu tale e tanta, che il Municipio di Oporto dovette ordinare che s'aprissero dei magazzeni per ricoverare della gente durante la notte; tuttavia moltissime persone dovettero dormire sulla strada.

— Il *Journ. des trav. pub.* aggiunge poi i seguenti particolari tecnici su codesta opera colossale:

La costruzione fu aggiudicata alla Casa Eiffel e C.°, che aveva offerto il prezzo più vantaggioso; ma la somma fissata in 965,000 fr., fu poi portata, di comune accordo, a fr. 1,200,000, in seguito a modificazioni ed aggiunte introdotte nel progetto primitivo, riveduto ed approvato dai tre eminenti ingegneri sigg. Krantz, Molinos e De Dion.

Il ponte si compone di un arco centrale in ferro di 154 m. di luce, e di due parti laterali simili, avente ciascuna 88 m. dall'asse delle pile di mezzo alla testata vicina. La lunghezza totale tra le due testate è di 330 metri.

L'altezza dell'arco centrale alla chiave è di 9 m., e la freccia misurata sino all'asse è di m. 39.67. Il calcolo ha dimostrato che, il peso dei treni non superando i 3000 chilogrammi per metro corrente, l'oscillazione prodotta dal passaggio di questi treni raggiungerà appena i 15 millimetri.

La quota della rotaia è di m. 64.38 al di sopra delle più basse maree.

Il termine per l'esecuzione era fissato in 20 mesi, a datare dall'autorizzazione di dar mano ai lavori.

L'industria francese ha così provato la sua reale superiorità sulla costruzione meccanica all'estero. Il successo ottenuto in Portogallo servirà di potente incoraggiamento ai nostri costruttori.

Notizie Diverse

Palazzo del Ministero di agricoltura e commercio. — La *Gazz. Uff.* del 23 corr. ha pubblicato la seguente Relazione, presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 7 novembre:

In seguito alle lesioni ed ai cedimenti verificatisi nei muri principali del palazzo che serve di residenza al Ministero di agricoltura, industria e commercio, fu presa la deliberazione e vennero già adempiute le necessarie pratiche per la sistemazione nel Convento di S. Maria della Vittoria degli Ufficii, che non trovano più sicuro posto nell'edificio che occupano attualmente.

Stante però le condizioni di deperimento della maggior parte dei prescelti nuovi locali, si riconobbe indispensabile l'eseguimento di alcuni lavori di restauro e di riduzione, che arrecano una spesa di L. 37,130.57.

Oltre di ciò, dovettero essere ordinate d'urgenza alcune riparazioni e riadattamenti nell'edifizio del Ministero, il cui importo ascenderà a circa L. 6000.

Ma il fondo stanziato al capitolo n. 30, *Riparazioni ed adattamenti di locali*, del bilancio di quel Ministero pel corrente esercizio, appena sufficiente all'ordinaria manutenzione, non può sopperire alle predette straordinarie occorrenze; mentre è indispensabile poter disporre senza indugio dei fondi necessarii al pagamento delle spese che si sono incontrate per gli esposti motivi.

Epperciò il referente, in seguito anche a conforme deliberazione del Consiglio dei ministri, rassegna alla firma di S. M. il seguente decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 32,000, da portarsi in aumento al capitolo surricordato.

(Segue il relativo Decreto Reale, in data del 7 corr., che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Opere idrauliche di 2ª categoria. — La *Gazz. Uff.* del 24 ha pubblicato pure la seguente Relazione, presentata a S. M. dal Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, in udienza del 7 corr.:

Con R. Decreto del 12 agosto p. p., veniva autorizzato il prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 100,000 in aumento al capitolo n. 10 del bilancio definitivo del corrente anno pel Ministero dei lavori pubblici, *Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria*, onde sopperire alla manifestatasi, insufficienza dello stanziamento relativo.

Ciò nonostante, le spese inerenti a detto capitolo riuscirono ancora superiori al fondo disponibile, non essendosi potuto evitare di dar pronta esecuzione ad interessantissimi lavori di riparazioni frontali in alcuni tratti delle arginature e delle sponde del basso Po, al fine di premunirsi contro le consuete piene autunnali.

Urgendo pertanto di avere a disposizione i mezzi necessarii per provvedere al pagamento delle incontrate maggiori spese, il referente, sentito anche il Consiglio dei ministri, rassegna alla firma di S. M. il seguente Decreto, col quale è autorizzato un prelevamento dal fondo per le spese impreviste della somma di L. 100,000, da portarsi in aumento al capitolo n. 10 surricordato.

(Segue il relativo Decreto Reale, in data 7 corr., che sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge).

Bonifica dell'Agro Romano — È atteso in Roma il celebre ing. Jäger di Amsterdam, autore delle grandi opere compiutesi in questi ultimi anni in Olanda per bonificazione di terreni e canalizzazione di acque.

L'ing. Jäger viene a Roma per studiare la buonificazione dell'Agro Romano e la canalizzazione del Tevere al di sotto di Roma.

Pare che una forte Società Olandese intenda assumere quei lavori.

Lavori edilizii in Milano. — Dalla civica Commissione edile si stanno facendo degli studii per istabilire fuori di Porta Sempione le aree, su cui, fuori di quell'emiciclo, si possano fabbricare, senza offendere l'euritmia del grand'Arco del Sempione, delle nuove case; e ciò in seguito alle domande di nuove costruzioni in quella parte di sobborgo, che è destinata a nuova vita.

Museo industriale italiano. — I giornali hanno annunciato la nomina della Giunta direttiva del Museo industriale italiano in Torino, che sarebbe così composta:

Delegati del Governo: senatore Gerolamo Boccardo, dottor G. B. Bottero, ing. comm. Cottrau, senatore Giuseppe Devincenzi, comm. Ignazio Florio, comm. Paolo Mazzonis, senatore Alessandro Rossi, comm. avv. Spantigati, Alfonso Visocchi.

Delegati del Municipio di Torino: comm. prof. Nicomede Bianchi, ing. Amedeo Peyron, senatore Ercole Ricotti.

Delegati della Provincia: prof. Gamba, comm. avv. Paolo Massa, ing. comm. Spurgazzi.

Presidente della Giunta medesima: deputato avv. Spantigati.

Scuola industriale in Vicenza. — Il *Diritto* del 24 scrive:

Il senatore Lampertico, il deputato Antonibon e il cav. Clementi sindaco di Vicenza, rappresentanti la Giunta di vigilanza della futura Scuola industriale di Vicenza, che verrà fondata nell'anno prossimo dal senatore A. Rossi, vennero con molta cortesia ricevuti dal Ministro dell'agricoltura, industria e commercio.

Il Ministro dichiarò loro il vivissimo interesse ch'egli prendeva a quella istituzione, nell'intento di favorire lo sviluppo dell'industria nazionale, considerata in una solida istruzione tecnica. Il Ministro promise il concorso del Governo, sia per l'impianto della scuola, sia per la dotazione annua a compiere il contributo offerto dal senatore Rossi, dalla Provincia e dal Comune di Vicenza (cioè promise L. 20,000 per l'impianto, e 25,000 annue per la dotazione, come scrivono da Roma al *Giorn. di Vicenza.*)

Istituti scientifici e industriali a Berlino. — Del nuovo credito di 158 milioni, che il Ministro delle finanze di Prussia ha chiesto alla Camera prussiana, franchi 1,200,000 verranno impiegati per costruire in Berlino un Museo industriale, e 11 milioni circa serviranno per erigere una grandiosa Scuola politecnica. L'Accademia d'architettura e l'Accademia industriale verranno riunite in una sola Università *(Hochschule)*, che potrà ricevere 2000 studenti. L'edificio nuovo cogli annessi occuperà uno spazio di 18,600 metri quadrati. La facciata avrà 240 metri di lunghezza. Berlino possederà per tal modo due Univer-

sità: una nella via *Unter der Linden* (sotto i tigli) colle quattro Facoltà antiche, e un'altra nel quartiere settentrionale della città, dove s'insegneranno le scienze dette professionali. Le due Università assieme potranno contenere circa 5000 studenti.

Locomotive stradali. — La Giunta municipale di Torino, nella sua seduta del 21 corr., riconoscendo l'utilità delle locomotive stradali per l'economia e la facilità dei trasporti, in seguito ad esperienze fatte nel servizio municipale, mandò proporre al Consiglio la spesa per l'acquisto d'una di tali macchine, costrutta nello stabilimento Allemano in questa città.

Ufficii telegrafici. — Il 17 corrente in Scafati (provincia di Salerno) ed il 20 in Ovada (provincia di Alessandria), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Conferenza internazionale dei telegrafi. — Il *Journal des Débats* pubblica il seguente dispaccio da Berna, in data del 22 novembre:

La Conferenza internazionale dei telegrafi avrà luogo a Londra il 1° luglio 1878. Già si sta compilando il programma della discussione. Per ciò che riguarda le tasse, si esaminerà la questione dell'aumento delle tasse per i dispacci spediti a brevi distanze, e la diminuzione delle attuali tariffe per i dispacci a distanze ragguardevoli. Vi si discuterà la questione del sistema di tassazione. La Germania, l'Austria-Ungheria e l'Inghilterra si sono dichiarate favorevoli alla tassazione regolata sopra le parole; sistema già usato in Germania e nella Svizzera. Il Belgio, per contro, mantiene il sistema regolato sopra il raggruppamento di parole. La Francia non ha ancora manifestato il suo parere.

Il telefono in Inghilterra — L'uso del telefono o telegrafo parlante continua a diffondersi. Si è già parlato del meraviglioso strumento fatto funzionare nei giorni scorsi traverso la Manica, fra Douvres e Calais. Ora un altro esperimento ebbe luogo tra Plymouth e l'isola di Jersey, cioè ad una distanza assai maggiore.

È noto che una particolarità del telefono è quella di non adoperare alcuna pila per produrre la elettricità: le correnti elettriche si ottengono colla vibrazione di un diaframma metallico, posto a poca distanza da una calamita della grossezza di un lapis, circondata da un cuscinetto rivestito di filo metallico finissimo e lunghissimo.

Gli Inglesi sono giunti a costruire questo piccolo apparato con una perfezione e semplicità veramente straordinarie. Basta applicare la bocca all'apertura della cornetta trasmettitrice e di parlare lentamente, perchè i suoni sieno raccolti dalla cornetta ricevitrice. La voce, benchè indebolita, conserva il suo timbro, ed è facile riconoscere la persona che parla.

L'esperimento del telefono tra Plymouth e Jersey parve così convincente, che la « Spanish Telegraph Company » si propone di adottare l'invenzione del dott. Bell per collegare con una rete acustica l'Inghilterra alla Spagna.

Telegrafo sottomarino fra l'America e l'Asia. — I giornali di San Francisco di California, il *Daily Gall*, il *Petit Journal* e la *Voce del Popolo*, ci recano la seguente notizia, in data 24 ottobre scorso:

I promotori dell'impresa del cordone Trans-Pacifico si sono ieri riuniti nella Camera di commercio, sotto la presidenza del sindaco signor Bryant. Tra le persone presenti eranvi molte notabilità dello Stato di California.

Il capitano signor Celso Moreno (un Italiano, autore di codesto gigantesco progetto) ha fatto conoscere all'Assemblea gli scandagli eseguiti nell'Oceano Pacifico dalla *Tuscarora*, *steamer* da guerra della marina degli Stati Uniti. Poscia, dopo aver dimostrato chiaramente la possibilità dell'impresa, il signor Moreno fece spiccare tutti i vantaggi che potrebbero risultarne per le relazioni commerciali tra la California, la China ed il Giappone.

In un prossimo *meeting*, si agiterà la questione di porre in pratica questo vasto progetto di unire con un cordone sottomarino l'Asia e l'America.

I telegrafi nella China. — Il *Telegraphic Journal* ci apprende che è stata di recente ultimata la prima linea telegrafica del Governo chinese da M. J. Betts, Direttore della Scuola imperiale delle miniere di Tientsin, e dagli alunni di quello Stabilimento. Benchè questa linea, che collega gli Ufficii dell'Arsenale al palazzo (Yamen) di Sua Eccellenza Li-Hung-Chang, sia lunga soli sei miglia (poco meno di dieci chilometri), il suo impianto segua una nuova èra nella politica delle Autorità chinesi. La Compagnia « Great Northern Telegraph » non è riuscita a collegare il porto di Foochow ad Amoy, malgrado tutta la pressione che ha esercitato sui Chinesi a Foochow; e, dopo aver lottato grandemente durante due anni, fu finalmente obbligata a rinunciare all'impianto di questa linea. La linea di Tientsin è stata impiantata in condizioni affatto diverse, avendola il Governo chinese costruita di sua propria autorità, colla cooperazione degli indigeni. Non si è prodotta la più piccola opposizione da parte della popolazione; si ottenne agevolmente, e senza alcun reclamo, il permesso di piantare i pali nei cortili e di far passare i fili sui tetti delle case di Tientsin. La linea di Tientsin è stata dunque impiantata con molto minori difficoltà di quelle che si incontrino spesso in Inghilterra. La traversata del fiume Peï-ho si è fatta mediante un cavo subacqueo, fissato alle sponde a due pali muniti di apparecchi per gli esperimenti (*test boxes*). Le macchine impiegate su questa linea sono Morse scriventi, e le pile sono Leclanché. Sua Eccellenza Li-Hung-Chang spiega molto interesse a questa impresa, e si trattiene parecchie ore nell'Ufficio telegrafico, che è situato in una delle stanze riservate del suo palazzo.

Il successo di questa linea dimostra completamente l'attitudine della gioventù chinese ad imparare la parte tecnica d'una scienza straniera, e dimostra l'assurdità dell'asserzione che « Fung-Shin » (Confucio) entrasse per qualche parte nella opposizione che si manifestò sinora, nella China allo impianto delle ferrovie e dei telegrafi. Il signor Betts è stato invitato a recarsi a Formosa con alcuni fra i suoi allievi per costruire una linea fra Kee-Lung e Taywan-foo, lungo la costa occidentale di quest'isola; ed è pure in progetto la costruzione d'una linea fra Tientsin e la Capitale della provincia a Paou-ting-foo.

— All'*Osserv. Triest.*, del 17 corr., scrivono dalla China:

La Grande Compagnia telegrafica del Nord fa eccellenti affari sulle linee settentrionali, via Russia. La celerità delle comunicazioni non lascia nulla a desiderare: il 12 settembre p. p. a Sciangai si ricevette un dispaccio da Londra, che spedito a ore 3.28 pomerid., arrivò 17 minuti dopo mezzanotte. Tenuto conto della differenza del meridiano tra Sciangai e Londra, risulta che la trasmissione del dispaccio non richiede più di 40 minuti. Una Ditta di Sciangai spedì un telegramma a Londra alle ore 11.10 ant., e la risposta arrivò lo stesso giorno alle ore 11.55 pom.

Battello sotto-marino. — Si legge nel *Journal des Débats*:

Sta per essere sperimentata a Costantinopoli una invenzione, che, se riesce, sarà uno dei più grandi trionfi della chimica associata alla scienza delle macchine. Questa invenzione, che è dovuta ad un Greco, consiste in un battello sottomarino, destinato a ricercare le torpedini nemiche, a dislocarle dai luoghi dove sono state sommerse, e tagliare le loro comunicazioni colle pile stabilite a terra. Una vigorosa elice, di cui è munito questo battello, andrebbe ad urtare contro i fili e contro le catene per romperle. Il battello sarà rischiarato dalla luce elettrica, e potrà navigare così sott'acqua, come alla superficie. L'equipaggio sarà provveduto d'un apparecchio respiratorio, che, assicurerà per via di mezzi chimici, l'assorbimento dell'acido carbonico esalato e la surrogazione sua con l'ossigeno, di cui vi sarà una provvigione a bordo.

Cannone corazzato — Hanno avuto luogo la settimana scorsa a Bredelar le prove del nuovo cannone corazzato Krupp. I risultati furono splendidi. Alle prove hanno assistito delegati di tutti gli Stati d'Europa. Per l'Italia v'erano il maggiore Biancardi ed i capitani Cattaneo e Camerani.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

La speculazione si era fatta viva, nei primi giorni della settimana scorsa, sul Mobiliare italiano in seguito alla sottoscrizione delle Convenzioni ferroviarie; ma, venuti i ribassi di Parigi dipendenti dalla situazione politica, il mercato se ne mostrò freddo, per modo che, dopo averlo negoziato da 687 a 704, reagì, e chiuse al prezzo di 690 a 696.

La stessa cosa avvenne a riguardo dei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali, salite da 357 a 362, indietreggiarono a 359 e 360. Richieste le Obbligazioni relative a 333 e 333.50. I Boni stazionarii a 571. — Le Sarde, quelle della serie A, si tennero a 230 e 234; le altre, della serie B, a 233 e 234.50. — Le Pontebbane a 368. — Le Azioni dell'Alta Italia a Milano a 251.75 e 253.25 contanti.

A Parigi, le Lombarde in qualche favore da 163 a 166; le Obbligazioni relative a 230 e 231. — Le Vittorio Emanuele da 223 a 225. — Le Azioni delle Ferrovie Romane, in migliore vista anch'esse pel fatto delle Convenzioni, si aggirarono dal 77 all'80; le Obbligazioni da 248 a 250.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la distinta delle 29 Obbligazioni, di L. 500 di capitale cadauna, della Ferrovia Pontebbana, passate a carico dello Stato in forza dell'art. 15 della Convenzione di Basilea 17 novembre 1875, approvata colla legge 29 giugno 1876, n. 3181, concernente il riscatto delle Ferrovie dell'Alta Italia, e comprese nella seconda estrazione annuale, che ha avuto luogo in Firenze il 20 novembre 1877 (in ordine progressivo):

1667 6982 9687 10005 12335 13453 17973 19183 20066 21942 24109 25206 26249 26885 27238 27259 27896 28143 31169 32057 32542 33619 33641 38812 40355 42652 49359 51445 52433.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre 1877 a beneficio dei possessori, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 2 gennaio 1878, dietro il deposito delle Obbligazioni corredate delle 26 cedole (coupons) non mature al pagamento, segnate coi numeri 10 al 35 inclusive, mediante mandati che dalla Direzione generale del debito pubblico saranno rilasciati a favore dei presentatori, pagabili esclusivamente nel Regno e presso le seguenti Casse:

Cassa della Direzione generale del Debito pubblico (ora in Firenze);

Tesorerie provinciali di Alessandria, Bergamo, Bologna, Brescia, Como, Cremona, Cuneo, Ferrara, Genova, Mantova, Milano, Modena, Novara, Padova, Parma, Pavia, Piacenza, Ravenna, Reggio d'Emilia, Roma, Rovigo, Torino, Treviso, Udine, Venezia, Verona, Vicenza.

Prestito a premii della Città di Barletta. — 37ª estrazione eseguita il 20 novembre 1877.

Serie rimborsata in oro - 3247.

Obbligazioni premiate.

Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.	Serie	N.	Pr.
462	2	50,000	1218	26	500	968	10	300
3214	17	1,000	1798	7	400	1769	3	300
797	8	500	3758	23	400	3159	43	300

Premii da L. 100.

Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.	Serie	N.
366	6	376	43	450	34	692	41	745	49	1755	27
1181	20	2223	5	2277	35	2555	41	2622	43	3773	41
4140	36	4310	7	4494	52	4970	25	5047	47	5269	9
5515	45	5975	21	5997	29.						

(Seguono i premii da L. 50)

I suddetti rimborsi e premii sono pagabili dal 20 maggio 1878 in poi; possono però riscuotersi prontamente sotto sconto presso il signor Onofrio Fanelli in Napoli, Strada Monte di Dio, n. 70.

Le Obbligazioni estratte con rimborso o premio continuano ancora a concorrere egualmente e sempre ai premii di tutte le successive estrazioni.

La prossima estrazione avrà luogo il 20 febbraio 1878 con un primo premio di L. 100,000 e 159 premii minori.

CONVOCAZIONI

Società edificatrice di case per la classe povera e laboriosa — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel 2 dicembre p. v. in Roma, per udire il resoconto del Consiglio d'amministrazione sulla gestione 1876 ed il rapporto dei sindacatori sul bilancio relativo, e per la nomina di consiglieri e sindacatori pel 1877.

Società edificatrice di case, quartieri ed epificii economici in Firenze (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 9 dicembre p. v. in Firenze (Borgo S. Croce, 4), per udire il resoconto ed approvare l'operato della Commissione liquidatrice, e per deliberare sulle proposte della Commissione medesima.

Società anonima per la bonifica dei terreni ferraresi — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale straordinaria pel 10 dicembre p. v. per deliberare sulla emissione di Obbligazioni.

Avvisi d'Asta

Il 2 dicembre p. v., presso il Comune di Casape (prov. di Roma), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria dall'abitato di Casape al confine di S. Gregorio da Sassola, della lunghezza di m. 1671.53, per il presunto importo di L. 12,834.67. Lavori da eseguire entro 12 mesi. Deposito interinale L. 300 in valuta legale; cauzione definitiva L. 600 idem o rendita D. P.

— Sino al mezzodì del 3 detto mese, presso la Prefettura di Chieti, si accettano le offerte di ribasso, non inferiore al 20°, per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria di Schiavi, dall'abitato dello stesso Comune al confine di Castelguidone presso il bosco Cerreto, della lunghezza di m. 5449.04, in diminuzione della somma di L. 44,826.60, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Genova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione ed ampliamento della piazza davanti la Stazione della ferrovia, e di apertura di una nuova strada d'accesso da via S. Vincenzo alla Stazione medesima, per la complessiva somma di L. 56,000. Deposito cauzionale L. 6000, oltre L. 600 per spese d'asta e contratto, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Genova, si terrà un'asta per l'appalto della biennale manutenzione ed illuminazione dei fari e canali della provincia di Genova, per l'annuo canone di L. 23,000, ossia L. 46,000 per l'intero biennio 1878-1879. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4000 in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Rovigo, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di un ponte in chiatte, da collocarsi in via di esperimento sul Po ove trovasi il passo doppio di Corbola, per il presunto importo di L. 108,149.54. Lavori da eseguire in 180 giorni. Deposito interinale L. 5500 in valuta legale; cauzione definitiva L. 11,000 idem o rendita D. P.

— Il 6 detto mese, presso la Direzione del Genio militare in Roma, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della manutenzione pel 1878 dei fabbricati della R. Marina in Roma, per L. 8000. Deposito cauzionale L. 800 in contanti o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Bassano in Teverina (provincia di Roma), si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria da Bassano in Teverina alla Stazione ferroviaria omonima sulla linea Senese, per il presunto importo di lire 38,468.88. Le condizioni d'asta sono quelle stesse già pubblicate.

— Il 10 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Ravenna, si terrà un'asta per l'appalto della triennale manutenzione delle palafitte del porto-canale Corsini per la presunta somma di L. 160,776.42. Manutenzione dal 1° gennaio 1878 al 31 dicembre 1880. Deposito interinale L. 2600; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 47ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 19 *al* 25 *novembre* 1877.

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493	3412	81	»
	3459	3352	»	»
Viaggiatori	800,792.90	852,305.20	»	51,512.30
Merci a grande velocità . .	301,017.30	308,836.95	»	7,819.65
Merci a piccola velocità . .	834,838.80	912,501.50	»	77,662.70
Totale dei prodotti ferroviari	1,936,649.00	2,073,643.65	»	136,994.65
Navigazione sui laghi . . .	18,047.40	15,919.25	2,128,15	»
Totale della settimana. . .	1,954,696.40	2,089,562.90	»	134,866.50

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 25 *novembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	36,320,330.19	36,405,969.49	»	»
Merci a grande velocità . .	10,375,377.60	9,825,769.70	549,607.90	»
Merci a piccola velocità . .	39,486,849.93	38,363,229.35	1,123,620.58	»
Totale dei prodotti ferroviari	86,182,557.72	84,594,968.54	1,587,589.18	»
Navigazione sui laghi . . .	889,222.56	745,940.55	143,282.01	»
Totali	87,071,780.28	85,340,909.09	1,730,871.19	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 47ª settimana . . .	554.44	607.75	— 53.31	— 8.77
Prodotti totali	24915.45	25237.16	— 321.71	— 1.27

Strade Ferrate Meridionali

44ª Settimana. — *Dal* 29 *ottobre al* 4 *novembre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	451,297.60	312.10
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	559,614.48	387.01
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 108,316.88	— 74.91
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	18,606,063.83	12867.26
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	17,893,503.32	12374.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 712,560.51	+ 492.78

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,130.—	211,291.65	186.98
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	99,346.56	94.89
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 83.—	+ 111,945.09	— 92.09
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,099.03	6,131,689.35	5,579.18
Introiti corrisp. nel 1876 .	992.83	5,048,740.44	5,085.20
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+106.20	+1,082,948.91	+493.98

Strade Ferrate Romane

37ª Settimana — *Dal* 10 *al* 16 *settembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	507,133.75	16,065.21
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	556,469.12	17,627.93 (a)
Differenza in più . . .	—	—	—
Differenza in meno . . .	—	49,335.37	1,562.72
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 16 7.bre 1877 .	1,646	19,609,053.16	16,788.80
Periodo corr. 1876	1,646	18,320,944.26	15,668.43
Aumento	—	1,288,108.90	1,120.37
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° *trimestre* 1876-77 *depurati dalle tasse governative.*

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.85	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali. . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Dovendosi provvedere alla fornitura di chilogrammi 46,800 punte di Parigi per le manifatture sociali, è intendimento dell'Amministrazione della Regìa di procedere all'accollo a mezzo di licitazione privata e per la durata di un anno dal primo gennaio al 31 dicembre 1878, stipulando regolare contratto, o per tutto indistintamente il servizio, od anche ripartitamente per uno o più lotti come qui appresso segnati, ed in base all'unita tabella di dettaglio.

Lotto I.

Bologna, Modena, Parma, Venezia, Firenze, Milano . . . . . Chil. 17,300

Lotto II.

Chiaravalle, Roma, Napoli, Lecce . . . . Chil. 13,050

Lotto III.

Torino, Sestri, Cagliari, Lucca . . . . Chil. 16,450

Chil. 46,800

Il campione delle punte ed il Capitolato che regolar devono tale fornitura sono ostensibili tanto presso le Manifatture del Regno, quanto presso questa Amministrazione centrale, via Due Macelli, n. 78, Ufficio di Economato.

Le offerte potranno essere presentate o presso le Manifatture o presso l'Ufficio suddetto d'Economato in piego suggellato al più tardi prima delle ore 2 pomeridiane del giorno 15 dicembre 1877, colla indicazione sull'indirizzo:

Offerta per fornitura di punte di Parigi

avvertendo che le offerte presentate dopo il termine stabilito saranno ritenute come non avvenute.

Le offerte per essere valide dovranno:

a) Essere stese in carta da bollo da lire una e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere del prezzo o dei prezzi richiesti;

b) Determinare il lotto o lotti a cui l'offerta stessa si riferisce, con avvertenza che saranno ritenute nulle le offerte che non comprendessero tutte le Manifatture indicate per ogni singolo lotto;

c) Essere garantite mediante deposito nelle Casse della Società di una somma corrispondente al 5 per cento del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in titoli di rendita inscritta nel Gran Libro del Debito pubblico, calcolati al corso di Borsa del giorno antecedente a quello del Deposito, od in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Il deposito potrà essere fatto o presso la rispettiva Manifattura o presso la Cassa dell'Amministrazione centrale per quelle consegnate all'Ufficio di Economato;

d) Indicare il prezzo per chilogramma di ciascuna specie franco di spese sulla bilancia delle rispettive Manifatture.

L'Amministrazione non assume altro impegno che di prendere in esame le offerte, e far conoscere entro 15 giorni le proprie determinazioni sull'accettazione o no delle offerte stesse.

I depositi cauzionali saranno restituiti agli attendenti, le cui offerte non fossero state prese in considerazione.

L'aggiudicatario o gli aggiudicatari saranno tenuti alla presentazione della cauzione prescritta dal Capitolato d'appalto per assicurare la esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i campioni sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Il deliberatario dovrà prestarsi alla regolare stipulazione del contratto entro il termine di giorni dieci, decorrendi da quello dell'aggiudicazione definitiva.

I diritti di bollo e registro del contratto saranno a carico dell'aggiudicatario.

Dopo prestata regolarmente la cauzione, verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

Nel caso in cui questi si rifiutasse alla stipulazione del contratto, e non prestasse entro il termine di giorni dieci la cauzione stabilita nel Capitolato d'oneri, sarà di pieno diritto devoluto alla Regìa Cointeressata il deposito fatto all'atto della sottomissione.

Roma, 17 novembre 1877.

Il Direttore Generale
GOUPIL.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. Di Cossilla.

STRADE FERRATE ROMANE

Avviso agli Azionisti

Il R. Governo essendosi determinato ad affidare l'esercizio delle reti di Strade ferrate da esso riscattate, a due Società, l'una per la rete Orientale o Adriatica, l'altra per quella Occidentale o Mediterranea, ha potuto ottenere che da questa seconda Società venga riservata una partecipazione a quelli fra gli Azionisti delle Strade Ferrate Romane che vorranno prendervi parte, appagando così il voto da essi reiteratamente espresso in questo senso nelle Adunanze generali, voto che l'Amministrazione sociale non aveva mancato di fare, in ogni occasione, valere.

La nuova Società verrà costituita con un capitale di 80 milioni di lire italiane. Essa eserciterà le linee che partendo dal confine francese, presso Nizza e Modane, per Torino, Genova, Pisa, Livorno, Roma, Napoli e Taranto fanno capo a Reggio di Calabria, oltre le diramazioni per Milano, Firenze, ecc., e le altre linee dipendenti, che nell'insieme costituiscono una rete ferroviaria di circa 3600 chilometri. Essa dovrà pagare al Governo un canone fisso calcolato sopra un determinato prodotto lordo, al di là del quale l'aumento andrà pel 42 per 0[0 a favore del Governo; come pure saranno divisi per metà col Governo i prodotti netti che oltrepassassero la somma necessaria per ripartire fra gli Azionisti il 7 1[2 per 0[0 al lordo della tassa sulla ricchezza mobile. Queste condizioni lungamente studiate ed approvate dalle persone più competenti, non lasciano dubbio che l'affare sarà per riuscire ugualmente vantaggioso sì pel Governo come per la Società esercente.

Nel portare quanto precede a notizia dei signori Azionisti il sottoscritto, invita coloro fra essi cui piacerà di profittare della ozione loro rilasciata di partecipare alla nuova Società d'esercizio, a voler depositare le loro Azioni, sia alla Sede di questa Direzione a Firenze (piazza Vecchia di S. Maria Novella, N 7), sia al nostro Ufficio sociale a Parigi (rue de la Victoire, 56), non più tardi del 12 dicembre prossimo, avvertendo che quegli Azionisti che non avessero effettuato il detto deposito nel termine come sopra stabilito, s'intenderà che abbiano rinunziato all'ozione loro riservata.

Si avverte che il deposito effettuato di sei Azioni comuni della Società, oppure di quattro Azioni privilegiate o trentennarie della medesima, darà diritto ad una partecipazione per lire 500,00 di capitale nella nuova Società delle Strade Ferrate Italiane del Mediterraneo. Ciò non pertanto, se le domande di partecipazione eccedessero nel loro insieme la cifra di 8 milioni, si farà luogo ad una riduzione proporzionale, non dovendo la partecipazione accordata agli Azionisti delle Ferrovie Romane oltrepassare la detta somma.

Si avverte inoltre che i firmatari della Convenzione d'esercizio, che si sono assunti di costituire la nuova Società, acconsentono a ricevere provvisoriamente come quota del deposito primordiale le Azioni della Società delle Ferrovie Romane che si presenteranno per ottenere una partecipazione; peraltro quando la suddetta Convenzione sarà stata approvata dal Parlamento, gli Azionisti che avranno effettuato il deposito dovranno mettersi in regola coi versamenti nella stessa misura e alle medesime condizioni stabilite per gli altri partecipanti.

Firenze, 22 novembre 1877.

Il Direttore generale
G. DE MARTINO.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE
STRADE FERRATE MERIDIONALI

Si porta a notizia dei Signori Azionisti che per deliberazione del Consiglio di Amministrazione, è convocata pel giorno 29 dicembre 1877, a mezzodì, un'assemblea generale straordinaria, a forma dell'art. 25 degli Statuti sociali.

L'Assemblea si terrà nella Sede della Società in Firenze, via dei Renaj, N. 17, col seguente

ORDINE DEL GIORNO:

1.

Deliberare che l'inciso al capoverso *d* del § 4° dell' articolo 32 dello Statuto Sociale deve essere inteso ed in quanto sia d'uopo ampliato ed applicato nel senso che, in caso di riscatto, la Società può trasformarsi in Società di esercizio ed occorrendo, di costruzione di Reti ferroviarie da determinarsi.

2.

Approvare le modificazioni concordate col Governo alla Convenzione del 15 febbraio 1876 con l'atto addizionale del 20 novembre 1877.

3.

Approvare la Convenzione 20 novembre 1877, colla quale la Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali si è obbligata ad assumere l'esercizio delle Strade Ferrate *dell'Adriatico*.

Il deposito delle Azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti, potrà esser fatto dal 14 a tutto il 18 dicembre prossimo venturo:

a *Firenze*, alla Cassa centrale della Società;
a *Torino*, alla Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Genova*, alla Cassa Generale;
a *Milano*, presso il signor Giulio Belinzaghi;
a *Livorno*, alla Banca Nazionale nel Regno d'Italia;
a *Napoli*, alla Cassa succursale della Società;
a *Parigi*, alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale;
a *Londra*, presso i signori Baring Brothers e Comp.

Le formalità da osservarsi per detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno d'Italia N. 275 del 24 corrente, e sono ostensibili presso tutte le Casse sovraindicate.

Firenze, 25 novembre 1877.

REVUE BRITANNIQUE

REVUE INTERNATIONALE

Sommaire des matières contenues dans la livraison de novembre:

Histoire — Mœurs. — L'Angleterre du temps d'Elisabeth.

Economie politique — Administration militaire. — Les armèes modernes, leur influence sur la paix et sur la guerre.

Etnographie. — La vie politique chez les sauvages.

Histoire naturelle. — Physiologie. — Les couleurs des animaux et des plantes.

Economie sociale. — Assistance publique. — Les casernes et les hopitaux espagnols.

Nouvelles. - Scénes de mœurs. — Le gateau de fête.

Zoologie humoristique. — Notre chienne Di.

Littératures du nord. — La bataille de Kossovo (L'épopée serbe).

Voyages. - Colonisation. - L'Algérie et ses progrès. — Èpitaphe de un chimiste.

Correspondances de la Revue Britannique. — Nouvelles des sciences, de la littérature, des beaux-arts, du commerce, etc., etc.

Correspondance d'Allemagne — L'espionnage en Allemagne. - Le feld-maréchal de Wrangel. — Le canons Uchatius. — L'exposition des beaux-arts à Berlin. — L'exposition du cuir. — Nouvelles des théâtres. — Nècrologie: Edouard Devrient et Caroline Bauer.

Correspondance d'Amérique — Congrès, message et travaux. — Immigration et èmigration. — Une nouvelle phase du mormonisme. — Meetings. — Dèfense de la querelle diplomatique et germe d'une autre querelle. — Nominations diplomatiques, etc.

Correspondance d'Orient — — Etat général de la question. — Les forces miltaires des Russes et les causes de leur mobilisation. — L'archevêque de Naples et l'Eglise grecque. — Le protectorat hellénique. — Une Jeanne d'Arc turque.

Correspondance de Londres — Le banquet du lord-maire. — La aiguille de Clèopâtre. — La grève des maçons. — M. Ruskin et ses fondations charitables. - Livres nouveaux: *Thoreau*, *l'habitant des bois*. - *La conduite des locomotives*. — *Meadows Taylor*, *étude sur l'Inde*. — Romans. - Les correspondants du *Times* — Lettre à l'*Union*.

Chronique et bulletin bibliographique — Les belligérants en presence. — Rapprochement avec les époques antèrieures. - 1830, *le procès des ministres*. — 1588, *le duc de Guise et les comunards de son temps*. — La faïence de Delft. — M. Henry Havard Livres nouveaux. — Théâtres.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 5 Dicembre 1877 N.° 49.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino.

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

Ad ampliazione di quanto ci scrisse la settimana scorsa il nostro corrispondente da Roma intorno alle Convenzioni ferroviarie, presentate alla Camera dei deputati dall'onorevole Presidente del Consiglio; ed in riserva di darne il testo ufficiale, appena escirà stampato dalla tipografia della Camera, crediamo opportuno di soddisfare la giusta aspettativa de' nostri lettori, riferendo frattanto alcuni altri ragguagli pubblicati in questi giorni dalla *Perseveranza*, e che abbiamo ogni ragione di credere esatti.

In quanto alle reti appartenenti alle due grandi Società, esse risultano determinate come segue:

La rete Adriatica comprende: tutte le linee della Lombardia situate ad oriente di Milano, compresa la Bergamo-Lecco; le linee del Veneto cogli sbocchi del Brennero, della Pontebba e del Semmering; la linea Milano-Firenze per Piacenza-Bologna-Pistoja; la linea Pistoja-Lucca-Pisa-Livorno; la linea Firenze-Roma per Chiusi; la linea Empoli-Chiusi; la linea Ancona-Foligno-Orte; la linea Terontola-Perugia-Foligno; la linea Bologna-Otranto, colle diramazioni di Castel Bolognese a Ravenna, di Pescara-Aquila, di Foggia-Napoli e di Bari-Taranto.

La rete Mediterranea comprende: le linee del Piemonte e del Genovesato cogli sbocchi di Ventimiglia, del Cenisio e del Gottardo; le linee di Lombardia ad occidente di Milano, compresa quella da Monza a Lecco; la linea Genova-Spezia-Pisa-Grosseto-Roma, colle diramazioni di Pisa-Firenze, Pisa-Livorno, Cecina-Saline e Grosseto-Asciano; la linea Roma-Napoli, colla diramazione di Cancello-Sanseverino; la linea Napoli-Castellammare-Salerno-Eboli-Potenza sino alla foce del Basento; e infine la linea Taranto-Reggio colla diramazione di Cosenza.

Le due Società avranno, per conseguenza, comuni le Stazioni di: Lecco, Milano, Pavia, Piacenza, Pisa, Livorno, Empoli, Firenze, Asciano, Roma, Napoli e Taranto; ed avranno pure comuni i tronchi di: Lecco-Calolzio, Milano-Rogoredo e Pisa-Livorno.

Risulta da cosiffatta divisione che i grandi centri di Milano, Firenze, Roma e Napoli saranno fra di loro doppiamente congiunti con linee indipendenti, di pressochè eguali lunghezza, esercitate senza interruzione da due diverse Società.

Gli sbocchi alpini del Brennero, della Pontebba e del Semmering, quantunque appartenenti alla rete Adriatica, saranno collegati in modo diretto, e con linee della stessa Società, col loro porto naturale sul Mediterraneo, che è Livorno, per la via di Bologna, Pistoja e Pisa. —

Il Capitolato, che regola, con legge uguale, i rapporti delle due Società Adriatica e Mediterranea col Governo per l'esercizio delle Strade ferrate, e ne stabilisce il meccanismo economico, consta di oltre 100 articoli, di cui ecco le condizioni principali:

L'appalto dell'esercizio comincerà il 1° luglio 1878, e avrà termine col 31 dicembre 1938. Esso sarà diviso in tre periodi distinti, di 20 anni ciascuno; alla fine di ognuno dei quali, tanto il Governo, quanto le Società avranno il diritto di rescinderlo, mediante diffidamento da intimarsi due anni prima della scadenza del periodo in corso.

L'Amministrazione centrale di ambedue le Società dovrà avere la sede ed il domicilio legale a Roma. Questa Amministrazione sarà composta d'un numero ancora indeterminato di consiglieri, che per la prima volta saranno designati nell'atto costitutivo delle Società, previa approvazione del Governo. Essi dovranno essere di nazionalità italiana, ma potranno per 1/5 essere anche stranieri, purchè aventi stabile domicilio in Italia. Nei rapporti legali, le due Amministrazioni saranno rappresentate ciascuna da un Direttore generale, la cui nomina dovrà essere approvata dal Governo.

Nulla è detto nel Capitolato per le Direzioni dipartimentali.

Oltre alle linee già indicate, che le Società riceveranno in consegna il 1° luglio p. v., esse saranno tenute di esercitare, a richiesta del Governo, tutte quelle altre linee che, durante l'appalto, potranno essere costruite, sia dallo Stato, sia da terzi. Queste linee si dividono in due categorie: linee di prolungamento e diramazione alle attuali, e linee cosidette di concorrenza. Per le prime è stabilito: che le Società dovranno, se richieste dal Governo, assumerne l'esercizio a loro rischio, pericolo e profitto, cioè senza nessun compenso ai proprietarii pel capitale impiegato, quando però le pendenze non eccedano il 10 per mille e le curve non abbiano raggio inferiore a 400 metri. Potrà però il Governo, per sè e pei terzi proprietarii di nuove linee della prima categoria, invitare le Società ad esercitarle in compartecipaziono di prodotti; e le norme e le condizioni ne sono fissate, *a priori*, in varii articoli del Capitolato, sulla base di un corrispettivo fisso di L. 6000 al chilometro, più il 50 per cento dei prodotti, aumentabile proporzionalmente per le pendenze e le curve maggiori, e con un congruo compenso di 10 per cento al Governo per l'uso del materiale mobile di sua proprietà.

I concessionarii delle nuove linee della prima categoria potranno anche chiedere che l'esercizio ne sia assunto dalle Società, mediante il rimborso della spesa effettiva pura e semplice; e il Capitolato indica il modo nel quale la detta spesa dovrà essere determinata.

Per le seconde, cioè per le linee di concorrenza, che sono quelle che riuniscono, con un pecorso più breve, due punti già rilegati fra di loro con ferrovie, è stabilito:

Che le Società avranno sempre il diritto di prelazione per l'esercizio delle medesime, purchè lo dichiarino entro due mesi; ed in questo caso, le condizioni per l'esercizio di queste linee saranno eguali a quelle indicate più sopra per le iinee di prolungamento e di diramazione, colla differenza che il Governo dovrà bonificare alle Società il 10 per cento del prodotto lordo di tali linee di concorrenza, onde indennizzarle dello scapito, che necessariamente le nuove linee più brevi dovranno arrecare alle vecchie appaltate, ed il di cui canone venne fissato in base ai prodotti che se ne cavavano quando le linee di concorrenza non esistevano. Il 10 per cento suddetto non verrà bonificato dallo Stato, quando le Società assumessero l'esercizio delle concorrenti, a proprio rischio, pericolo e profitto, senza compenso ai proprietarii. È sempre riservato allo Stato un compenso di 10 per cento sui prodotti lordi pel materiale mobile.

Qualora le Società di esercizio non esercitino il diritto di prelazione che è loro riservato, i concessionarii delle nuove linee di concorrenza avranno diritto di esercitarle per proprio conto; ma il Governo dovrà sempre bonificare alle Società il 10 per cento dei prodotti di tali linee, per l'indennizzo di cui sopra.

Questo indennizzo è posto a carico dello Stato, il quale, nell'interesse pubblico, ne può misurare gli effetti, prima di accordare le nuove concessioni; può calcolare il vantaggio generale di fronte all'indennizzo speciale; e infine può intendersi di volta in volta coi nuovi concessionarii.

Per patto espresso di contratto, non saranno considerate quali linee di concorrenza:

la linea Eboli-Reggio;

quella che servirà alla congiunzione delle linee Napoli-Salerno, e Cancello-Avellino;

la linea Spezia-Parma e quella da Parma a Brescia;

le linee di accesso ai valichi delle Alpi italo-elvetiche;

e infine tre nuove linee che attraversino l'Appennino in località da determinarsi.

Le linee di terzi, che sono attualmente esercitate in forza di speciali Convenzioni, saranno, fino alla scadenza di queste, esercitate, alle condizioni speciali pattuite, dalle nuove Società.

Le linee, che formano oggetto dell'appalto, saranno accettate dalle Società nello stato in cui si trovano; ma, qualora le apposite Commissioni di periti, che dovranno farne la consegna, ravvisassero necessarie delle opere di complemento o di consolidamento per metterle in uno stato di buona manutenzione e renderne possibile un sicuro esercizio, la relativa esecuzione e spesa sarà ordinata dalle Commissioni predette alle Società, ma a debito dello Stato.

Contemporaneamente alla consegna delle linee, sarà fatta anche quella del materiale mobile, meccanismi, attrezzi, approvvigionamenti, ecc., che il Governo cede in uso alle Società. A tale effetto, se ne determinerà il valore attuale, il quale sarà peritato con norme speciali. Le stesse norme saranno seguite per la riconsegna al Governo alla fine dell'esercizio; e le Società garantiscono di restituire, in allora, tanto materiale, ecc., per l'equivalente del valore ricevuto, salvo a compensare in denaro l'eventuale differenza che potrà risultare dalla perizia.

A garanzia, tanto del valore e della riconsegna del materiale, ecc., quanto dell'esecuzione di tutti i patti portati dal Capitolato e dalle Convenzioni di esercizio, le Società verseranno nella cassa dello Stato una somma corrispondente al valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti, la quale in nessun caso potrà essere inferiore a cento milioni per ciascuna Società. In detta somma saranno imputati i depositi cauzionali primordiali.

La restituzione di tali somme sarà fatta al termine dell'esercizio, dopochè le Società avranno riconsegnato al Governo le linee, il materiale mobile ed ogni altro oggetto consegnato loro, ed abbiano soddisfatto ad ogni loro obbligo verso il Governo.

Sopra queste somme decorrerà, a favore delle Società, l'interesse corrispondente a quello della rendita valutata a 83.33, cioè al 6 0[0 da pagarsi alle Società ogni semestre.

Il Governo non pagherà interesse sull'importo degli approvvigionamenti eccedenti il quinto della somma di prodotto lordo, che servì di base per fissare il canone.

Saranno a carico delle Società tutte le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio e della manutenzione, le riparazioni ordinarie e straordinarie, i rinnovamenti e perfezionamenti del materiale fisso e mobile, degli attrezzi e meccanismi, i danni degli incendii e ricostruzioni relative, e in generale tutte le spese di qualsiasi natura, *escluse* solamente le seguenti:

a) Le spese per ampliamento dell'argine stradale, per l'impianto di nuove Stazioni, per ampliamento di binarii, per aumento di meccanismi, per nuove costruzioni di manufatti e fabbricati di ogni genere, e per la sostituzione delle opere definitive alle provvisorie esistenti;

b) I rifacimenti in acciaio delle linee non ancora armate con rotaie di tipo normale, compreso il ricambio dei

deviatori e delle piattaforme, secondo un programma annesso al contratto.

Il ricambio invece delle linee già armate con rotaie di tipo normale dovrà farsi in acciaio, a carico delle Società esercenti.

Sopra i rifacimenti in acciaio, fatti dal Governo, le Società dovranno però bonificare ogni anno allo stesso il 4 e mezzo per cento dell'importo erogato, quale corrispettivo della diminuita spesa di manutenzione;

c) L'aumento del materiale mobile, che occorresse pel servizio delle linee, come conseguenza dell'aumento del traffico, e quando sia dimostrata l'insufficienza del materiale esistente;

d) Le spese per riparazioni ai guasti prodotti dai terremoti, inondazioni, mareggiate e franamenti di terreni, per modo da interrompere il servizio delle linee;

e) Finalmente quelle pel consolidamento o ricostruzione di opere che presentino vizii di costruzione, fermi i limiti fissati per le opere e le spese a carico del Governo. Le Società non saranno ammesse ad invocare casi di forza maggiore, a meno che, entro 30 giorni dalla circostanza da cui risulti, siasi da esse Società dimostrato al Governo che tale accidente o circostanza ebbe realmente luogo, e l'influenza che potè avere.

Il numero dei treni giornalieri, stato approvato nell'anno antecedente all'appalto, sarà conservato.

Gli orarii e la classificazione dei treni saranno determinati dal Governo, sentite le Società.

Ogniqualvolta, dopo il primo anno di esercizio, si verificasse, sui singoli tronchi di linee esercìte, un maggior prodotto di L. 3000 per chilometro all'anno, in confronto di quello dell'anno precedente, per viaggiatori e merci a grande velocità, il Governo potrà ordinare l'attivazione di un'aggiunta di un nuovo treno, tanto in andata che in ritorno.

Sulle linee aventi solo 2 treni giornalieri di andata e ritorno, le Società avranno l'obbligo di attivarne un terzo, tostochè il prodotto lordo raggiunga L. 7000 per chilometro.

Sulle due reti saranno applicate delle tariffe eguali, che prenderanno il nome di tariffe normali, e che sono determinate in apposito allegato.

Le dette tariffe corrispondono a quelle attualmente in vigore sulle linee dell'Alta Italia. —

Ogniqualvolta il Governo deliberi di affidare alle Società esercenti il compimento delle linee in corso di costruzione, in sostituzione delle cessate Società, oppure la costruzione di nuove linee, le Società avranno l'obbligo di assumerle. Però il Governo è libero di affidarne la costruzione anche ad altri.

Qualora le costruzioni venissero dal Governo affidate alle Società, esse dovranno assumere, oltre la direzione tecnica ed amministrativa, anche l'anticipazione dei fondi per conto del Governo, il quale poi li rimborserà alle Società con apposito mandato.

Le nuove costruzioni saranno divise per tronchi, e i progetti saranno approvati dal Governo.

L'aggiudicazione dei lavori sarà fatta a pubblica asta, a licitazione privata, od anche a trattative private. Le Società, in concorso coi Commissarii governativi, giudicheranno dell'idoneità di coloro che si presenteranno per l'ammissione all'appalto — fra quelli che saranno ammessi, l'aggiudicazione del lavoro spetterà al miglior offerente — I contratti saranno sempre sottoposti all'approvazione del Governo.

All'ammontare di ciascun mandato per lavori di costruzione e provviste relative sarà aggiunto, a debito del Governo ed a favore delle Società, il 7 per 0[0 in compenso delle spese di studio, d'amministrazione, direzione e vigilanza dei lavori e relative liquidazioni. —

Le Società, senza assumere alcun impegno speciale, accetteranno in servizio ordinario il personale attualmente in attività sulle strade ferrate cedute in esercizio, salvo le variazioni nel numero, nel grado e negli stipendii che sieno la conseguenza dei nuovi organici, che verranno stabiliti. Le Società dovranno impiegare esclusivamente degli Italiani, e dare la preferenza agli ex-militari, salvo le eccezioni giustificate ed approvate dal Governo.

Le Casse pensioni e soccorso saranno continuate dalle Società, che ne riceveranno i fondi relativi.

Le Società dovranno, nel termine di un anno, stabilire gli organici del proprio personale, equiparandolo negli stipendii, secondo il grado e le esigenze delle diverse località. Esse dovranno giustificare al Governo di avere, coll'applicazione dei suddetti organici, aumentato di almeno lire 800,000 annue la spesa del personale, e ciò unicamente per migliorare le condizioni degli impiegati, di grado corrispondente, meno retribuiti.

Le Società dovranno presentare, entro due anni, un piano generale delle officine di riparazione del proprio materiale; il quale piano sarà approvato dal Governo. Quest'ultimo farà costruire, a norma del bisogno, i nuovi fabbricati per le stesse, e provvederà gli oggetti immobili, come macchine, meccanismi fissi, ecc.

Per le provviste del materiale fisso e mobile, le Società, a parità di condizioni, dovranno favorire l'industria nazionale, e preferire gli Stabilimenti che loro saranno indicati dal Governo.

La Società del Mediterraneo, ove sia a ciò richiesta dal Governo, dovrà esercitare, per la riparazione e costruzione del proprio materiale, anche le officine dello Stabilimento di Pietrarsa e dei Granili a Napoli; e dovrà fornire al Governo il capitale necessario per il riscatto del detto Stabilimento. Il Governo corrisponderà su questo capitale l'interesse al saggio della Rendita, e lo restituirà alla Società del Mediterraneo al termine dell'pppalto.

PRIVATIVE INDUSTRIALI

La *Gazzetta Ufficiale* ha testè pubblicato l'elenco degli attestati di privativa rilasciati dal Museo industriale italiano nel 3° trimestre a. c. Sono 201 attestati, di cui 159 del tutto nuovi, 14 completivi, 27 di prolungamento ed 1 di riduzione. Tra i primi, crediamo opportuno indicare particolarmente i seguenti, che riguardano le ferrovie ed altre opere pubbliche, o qualche nuovo congegno meccanico di applicazione generale:

1. Per anni 3 ad Alvigini Filippo di Genova, dimorante in Roma, per « nuovo motore ad aria riscaldata compressa a doppio effetto ed alta pressione ».

2. Per anni 6 a Klingmüller Federico di Praga, per « nuovo gazometro ».

3. Per anni 6 a Delettres Leone di Parigi, per « perfezionamenti nella costruzione delle vetture per ferrovie e tramways ».

4. Per anni 6 a Gebauer Ottone di Praga, per « perfezionamenti nelle caldaie a vapore ».

5. Per anni 6 a Winchester Edward Stephens e Flagler Harves Klapp di Boston, per « perfezionamenti nei motori per le macchine da tagliare le pietre, i metalli, ecc ».

6. Per anni 4 a Jacob Leone ingegnere di Joigny Yonne (Francia), dimorante a Roma, per « nuovo sistema di apparecchio ad uso di fondazioni sott'acqua a mezzo dell'aria compressa ».

7. Per anni 6 a Verstraeten Teodoro di Bruxelles, per « nuovo giunto ad incastro per tubi d'acqua, di gaz, ecc. »

8. Per anni 3 a Schimwell Mac Dongall Isaac di Middlessex (Inghilterra), per « perfezionamenti nei forni o focolaj, e negli apparecchi relativi ».

9. Per anni 1 a Minisini Gaspare di Udine a Torino, per « apparecchio elevatore dell'acqua, operante a mezzo del vuoto prodotto dalla fiamma di qualunque liquido combustibile ».

10. Per anni 6 a Kaselowsky Emilio di Berlino, per « metodo perfezionato di fissare le bande alle ruote dei vagoni di ferrovia, mediante un anello in metallo fuso ».

11. Per anni 2 a Lupi Tommaso di Milano, per « aumento di superficie di riscaldamento a mezzo di tubi bollitori nell'interno dei focolaj metallici rettangolari delle locomotive e locomobili, caldaie fisse e semifisse ».

12. Per anni 2 a Fania ing. Raffaele di Napoli, per « apparecchio elettrico automatico con segnali, per evitare gli scontri ferroviarii ».

13. Per anni 2 a Sodero Luigi di Napoli, per « frangitoio meccanico per spezzare la roccia calcarea e qualunque materiale duro di una determinata grossezza. »

14. Per anni 6 a Seiler Federico a Interlaken e Brown Carlo ingegnere a Winterthur (Svizzera), per « perfezionamenti nelle rotaie e nel materiale mobile delle ferrovie da costruirsi in paesi di montagna e nevosi ».

15. Per un anno a Tillmanns Wilhelm di Remscheid (Germania), per « case cantoniere metalliche ».

16. Per un anno ad Enrico ing. Gio. di Torino, per « condensatore a pompa rotativa ».

17. Per anni 3 a Paravicini ing. Guido di Milano, per « nuovo metodo per fabbricare qualunque oggetto di cemento idraulico ».

18. Per anni 15 a David Pietro ingegn. a Bordeaux, per « un sistema di officina per distacco (*lassement*) dei veicoli di un treno ferroviario ».

19. Per anni 6 a Burston Eduard, per « perfezionamenti nel modo di fissare i *raili* delle strade ferrate, e nelle chiavette a ciò impiegate ».

20. Per anni 3 a Mariani Angelo di Milano, per « ponte locomobile a rombi snodati ».

21. Per anni 3 al suddetto, per « leva aerea locomobile a rombi snodati ».

22. Per anni 15 a Boulton Mattheu Piers di Jew Park (Inghilterra), per « perfezionamenti nelle macchine motrici funzionanti coi prodotti della combustione, sia soli, sia insieme con altri fluidi elastici ».

23. Per anni 6 ad Acaster Amos Joseph a Sheffield (Inghilterra), per « perfezionamenti alle chiavarde (*éclisses*), che servono di giunzione dei *raili* da ferrovia ».

24. Per anni 15 a Boueret Luigi a Lione, per « regolatore perfezionato avente per iscopo di non ammettere nei cilindri delle locomotive che vapore assolutamente secco: sistema egualmente applicabile a qualunque genere di caldaie ».

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

In relazione alle notizie già da noi pubblicate, ed a rettifica di quelle apparse su altri giornali, circa lo scopo e i risultati della riunione degl'ingegneri delle diverse Società ferroviarie e del Governo, che ebbe luogo in questi giorni presso gli Uffizii dell'Alta Italia in Torino, siamo in grado di offrire ai nostri lettori alcune precise informazioni in proposito.

Senza occuparci di smentire l'assurda asserzione che il comm. Balduino dovesse egli pure prender parte alla suddetta riunione, dobbiamo anzitutto notare che i varii ingegneri e capi-servizio intervenuti non avevano punto il mandato di rappresentare le Società da cui dipendono, ma soltanto erano invitati a riunirsi, insieme coi Commissarii regii e sotto la presidenza del comm. Biglia, per scambiarsi le proprie idee intorno alle modalità del materiale mobile in genere; e crediamo che, nella redazione del processo verbale di quelle sedute, verranno appunto espresse le opinioni emesse dai singoli membri presenti.

Alle prime sedute assisteva pure il cav. Di Lenna, maggiore di Stato Maggiore, il quale espose il suo modo di vedere intorno alla utilizzazione dei vagoni e delle vetture pei trasporti militari, e specialmente di feriti.

In quelle conferenze, senza carattere ufficiale speciale, vennero esaminati i diversi modi di adattare i vagoni chiusi al trasporto dei militari, come già fu fatto dalla Società delle Romane, coll'aggiunta di panche; al trasporto dei cavalli, ed a quello dei soldati leggermente feriti, avuto pure riguardo ai treni-ambulanze già introdotti in Germania.

Nelle sedute successive poi si prese a discutere sulle diverse categorie di locomotive e dei risultati ottenuti nella pratica, tenendo anche conto della grande esperienza delle Ferrovie e dei costruttori esteri.

Rimanendo tuttavia inesaurita la discussione dei molteplici argomenti, la suddetta riunione si sciolse per raccogliersi di bel nuovo in Torino verso la metà del venturo gennaio.

Ridotte così le cose ai loro giusti termini, noi crediamo in vero utilissime le accennate riunioni per lo scambio delle idee e per la speciale esperienza degl'ingegneri addetti alle varie Società, locchè deve

riescire di reciproco vantaggio. Ed a tale scopo appunto si è mirato col lasciar libera l'espressione delle opinioni individuali dei membri componenti la Commissione, e coll'escludere qualunque programma ufficiale, che non potrebbe se non incagliare il perfezionamento del nostro sistema ferroviario.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia ha rassegnato al Ministero dei lavori pubblici, dietro richiesta di quello della guerra, i progetti per l'impianto di nuovi piani caricatori da costruirsi nelle principali Stazioni della rete. Tali opere sono particolarmente destinate al servizio militare; ma vennero studiate in modo, che in circostanze ordinarie possano anche agevolare il servizio dei trasporti per il pubblico.

In seguito alle dirotte pioggie di questi giorni, alle ore 6 pom. di domenica scorsa, si produsse un franamento di circa 2000 m. c. di materia sul binario della linea Genova-Pisa, fra le Stazioni di Moneglia e Sestri Levante, all'imbocco della galleria detta di Monterotondo.

Per tale ingombro si dovettero limitare i treni da una parte a Moneglia e dall'altra a Sestri: ma, dopo un solerte e continuato lavoro di sgombro delle materie, si è potuto la sera del lunedì riattivare il servizio, mediante trasbordo, mentre quello regolare non potrà essere ripreso che probabilmente oggi soltanto.

La sera del 29 novembre p. p. si esperimentò per la prima volta in Italia il *Telefono*, quel meraviglioso istrumento, a mezzo del quale la voce umana ed i suoni musicali ponno essere trasmessi a grandi distanze, valendosi di una comunicazione elettrica.

Gli esperimenti, ai quali abbiamo assistito, si effettuarono presso la Direzione generale dell'Alta Italia in Milano, con l'apparecchio costrutto dal cav. Maroni, ing. Capo-Divisione della Società medesima, il quale, dopo molti tentativi e giovandosi soltanto delle imperfette ed anche contradditorie notizie in argomento contenute nei giornali, ebbe il grande merito di riescire da sè a comporre il Telefono ideato dall'americano Grahm Bell, ottenendo gli stessi splendidi risultati a cui potè giungere l'inventore.

L'esperienze di cui trattasi vennero eseguite alla distanza di 180 metri circa. Riescirono distintissime le modulazioni della voce ed il canto, avendosi riconosciuto perfettamente la voce delle persone che parlarono e cantarono. Si è potuto udire distintamente a respirare, ridere, piangere, starnutare, tossire, ed in una parola vennero riprodotti con un' ammirabile precisione tutti i suoni che la voce umana può emettere. I suoni di varii strumenti vennero pure uditi con eguale precisione.

La parola, ripetuta come un'eco dal Telefono, perde in intensità, ma rimane intatta quanto alla qualità. La voce è il motore che porta lontano la voce medesima; ma, siccome una trasmissione di forza non può farsi senza perdita, così evidentemente la voce trasmessa è più debole di quella motrice.

Le esperienze vennero ripetute con circuiti di resistenze varie; ed introdotta da ultimo una resistenza artificiale equivalente a quella di 1500 chilometri di filo telegrafico, i suoni riescirono egualmente distinti.

Questi meravigliosi risultati, che sorpresero le stesse persone tecniche che assistevano agli esperimenti, mentre attestano l'ingegno e lo studio profondo dell'ing. Maroni, onorano altresì la Società ferroviaria a cui egli appartiene e presso la quale si è sempre con amore dedicato ai perfezionamenti teorico-pratici dell'importante servizio telegrafico affidatogli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove ferrovie del Piemonte. — La Giunta municipale di Torino, in adunanza del 28 novembre p. p., sopra domanda del Comitato promotore di una nuova ferrovia da Torino a Casale, sulla destra del Po, per la valle Stura, adottando il voto della speciale Commissione per lo studio delle proposte di nuove ferrovie, deliberò di proporre al Consiglio la concessione di un sussidio di lire 1,000,000 in varie rate, a fondo perduto e ad opera compiuta.

E sulla domanda del Comiiato saluzzese, promotore di una ferrovia di congiunzione fra Airasca, Saluzzo e Cuneo, adottando pure il voto della predetta Commissione speciale, mandò proporre al Consiglio di votare un sussidio di lire 380,000 alle stesse condizioni.

— Il Municipio di Barge votò un sussidio di L. 200,000 per la ferrovia Barge-Pinerolo. Sperasi che gli altri Comuni interessati imitino il coraggioso esempio.

Ferrovie venete. — La *Gazzetta di Venezia* ha per telegrafo da Roma, 3:

Questa sera, il ministro Depretis pel Governo, e l'onorevole Gabelli per la Società veneta, firmarono gli atti per la concessione della ferrovia Conegliano-Vittorio.

Ferrovie Romane. — Leggiamo nella *Nazione*, del 2 corrente:

La Corte di appello di Firenze, con sentenza d'ieri, ha accolto l'appello del sig. Antonio Bigatti e altri possesori di Azioni comuni della Società delle Ferrovie Romane, ed ha, in revoca della sentenza del Tribunale di Firenze, dichiarato nulla ed inefficace la deliberazione presa dall'Assemblea generale di quella Società del 28 giugno 1877, con cui, a profitto delle *Azioni privilegiate*, venivano tolte alle Azioni comuni quattro annate della rendita di L. 7.50 attribuita loro nella Convenzione pel riscatto.

Ferrovie Calabro-Sicule. — È noto che fra il Governo e la Società Vitali, Charles, Picard e C., concessionaria delle ferrovie Calabro-Sicule, rappresentata dall'on. Crispi, venne nell'agosto ultimo stipulata una Convenzione, in forza della quale il Governo si obbligava a pagare alla Società 10 milioni. Questa somma è stata inscritta nel bilancio passivo pel 1878, articolo V; ma la Commissione generale del bilancio, nella seduta del 29 novembre, tenne in sospeso la partita, ritenendo che l'iscrizione di essa nel bilancio sia illegale, mentre occorreva un progetto di legge separato.

Ma il *Diritto*, a tale proposito, scriveva il 1° corr.:

In seguito alla domanda fatta dalla Giunta generale del bilancio, il presidente del Consiglio, intervenuto all'adunanza del 30, dopo aver narrato le fasi che condussero alla transazione colla ditta Charles-Picard, e dimostrato che il credito previsto ha la sua base nella legge del 1868 e sta nei limiti delle spese previste dal Parlamento, espresse l'avviso che, trattandosi di liquidazione per la quale si ebbe il parere favorevole del Consiglio di Stato, sia regolare il sistemare la partita colla legge del bilancio, senza che occorra perciò una legge speciale.

— Malgrado però l'opposizione dell'on. Depretis, la Commissione del bilancio decise doversi presentare la legge speciale per l'approvazione della suddetta transazione; ed infatti, nella seduta del 3 corr., il presidente del Consiglio presentò alla Camera il relativo progetto di legge.

Ferrovie in Sicilia. — Leggesi nel *Diritto*, in data 1° corrente:

Questa mattina, in una sala di Montecitorio, si è tenuta una riunione di deputati delle provincie siciliane, allo scopo di nominare una rappresentanza coll'incarico di recarsi dal presidente del Consiglio e raccomandargli, nella sua qualità di Ministro interinale dei lavori pubblici, la sollecita soluzione della quistione delle ferrovie sicule.

— Leggiamo poi nella *Sentinella Nissena*:

Il personale tecnico, addetto ai lavori del nostro tunnel ferroviario, ha potuto entrare nella porzione della galleria eseguita del pozzo n. 3, che era stata da tempo abbandonata.

Tale brillante risultato, dovuto all'abilità tecnica del cav. Billia, direttore delle nostre linee ferroviarie, assicura il passaggio diretto della locomotiva da Xirbi alla nostra Stazione prima del p. v. marzo.

Tramway di Genova. — Leggiamo nel *Corriere Mercantile*, del 29 novembre:

I lavori per la costruzione delle ferrovie a cavalli procedono con alacrità. Nell'interno della città, il collocamento delle rotaie arriva già fin sulla via Balbi. La Società dapprima aveva avuto la concessione di giungere fino alla piazza del Principe; ma una concessione ulteriore, data il 13 ottobre scorso, le permette di giungere fino alla piazza dell'Annunziata, punto più centrale e certamente più comodo pei cittadini.

— E nello stesso giornale del 1° corr.:

I minatori, che per conto della Società del *tramway* scavano una galleria attraverso al coile di S. Benigno, son quasi arrivati al termine dei loro lavori. L'aria e la luce passano già attraverso a quel monte, e fra pochi giorni passeranno anche i carri, e l'opera sarà compiuta.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese*, del 28 novembre:

In seguito alla comunicazione del risultato delle discussioni della Commissione, la quale era stata incaricata di elaborare un progetto di ripartizione della parte spettante alla Svizzera della sovvenzione suppletoria alla ferrovia del Gottardo, il Consiglio federale aveva di mira di convocare per la metà del corrente mese una nuova Conferenza di delegati dei Cantoni e Società ferroviarie interessate, affine di riuscire ad una definitiva conclusione sulla grave e difficile quistione. Questo termine però non ha potuto essere mantenuto. Nelle trattative ancora pendenti fra il Cantone di Berna e le Amministrazioni ferroviarie interessate, v'ha un punto non ancora definitivamente risolto, e di più in parecchi Cantoni rimane ancora pendente davanti ai Gran Consigli la discussione della quistione in discorso; di modo che, presumibilmente, una Conferenza in questo momento non riescirebbe composta di delegati muniti delle necessarie istruzioni. In questa situazione, e di più nel pensiero che, durante la riunione dell'Assemblea federale, tale quistione non potrebbe esser trattata colla necessaria attenzione, il Consiglio federale, nella seduta del 23 corrente, ha risolto di convocare la detta Conferenza per giovedì 27 dicembre, alle 10 ore del mattino, nella sala del Consiglio degli Stati.

— In questi ultimi giorni ebbe luogo in Francoforte la Conferenza del Consorzio del Gottardo, alla quale erano rappresentati, secondo la *Gazzetta di Francoforte*: la Banca di Darmstadt, la Società di sconto, S. Bleichröder, Sant-Alban di Basilea, e l'Istituto di Credito svizzero. Vennero presentati diversi consulti, fra cui uno del sig. prof. Reinaud di Heidelberg, i quali tutti arrivavano alla conclusione che, in conseguenza delle condizioni cambiate, il Consorzio non era più tenuto all'emissione incondizionata della 4ª serie di 20 milioni di Obbligazioni. Il Comitato medesimo del Consorzio constatò, che il Consorzio stesso non si era considerato come sollevato dalla emissione della 4° serie dei 20 milioni, ma che l'adempimento di questo obbligo dipendeva dalla condizione che la Società del Gottardo, da parte sua, avesse a presentare delle garanzie per il pagamento degli interessi e per la costituzione del capitale. Il Comitato rifiuta l'ulteriore somma in questione di 12 milioni come un nuovo prestito, ma si dichiara pronto a raccomandare al Consorzio di versare la detta 4° serie alle seguenti condizioni: La cifra di 40 milioni di franchi del preventivo della ferrovia del Gottardo dovrà essere dichiarata sufficiente da esperti degli Stati interessati per la ricostituzione dell'impresa in tutte le sue parti; in oltre la Ferrovia del Gottardo dimostrerà positivamente, che questo capitale di 40 milioni potrà essere procurato; finalmente, tanto per i 20 milioni in discorso (4ª serie), come per le altre 3 prime serie di 68 milioni, sarà data una prima ipoteca, che abbia la preminenza sopra tutti gli altri debiti. Il versamento dei 20 milioni sarà fatto secondo il progresso del lavoro, ed a stregua dei versamenti, subentrerà di fatto il diritto d'ipoteca.

Queste condizioni saranno prese per base delle ulteriori discussioni e comunicate alla Direzione della ferrovia. Il risultato provvisorio delle trattative sarà più tardi l'oggetto della discussione e delle deliberazioni del Consorzio.

— Dai giornali tedeschi rilevasi che la Commissione del bilancio del Landtag prussiano, trattando, il 24 novembre, il capitolo delle spese straordinarie per l'amministrazione delle ferrovie, approvò, fra altre, anche la partita di 650,000 marchi, come sovvenzione per la ferrovia del Gottardo. Nella medesima Commissione poi, il Commissario del Governo dichiarò, il 27, che le trattative per la ricostituzione della Società del Gottardo erano ancora pendenti, e che la Germania adempirà intieramente i suoi obblighi.

— Un telegramma della *Gazzetta Ticinese* da Berna, 1° dicembre, aggiunge:

Da parte del Governo della Germania, venne assicurata la sovvenzione suppletoria di 10 milioni per la ferrovia del Gottardo, riservata però la ratifica del Parlamento dell'Impero.

— La stessa *Gazzetta* ha pure per telegrafo da Berna, 30 novembre:

Il Gran Consiglio di Lucerna ha autorizzato il versamento della quinta rata di sovvenzione alla Ferrovia del Gottardo, senza però riconoscere alcun vincolo di diritto, e negò una ulteriore sovvenzione.

— Scrivono infine da Berna, 1°, al *Journal de Genève*:

La Direzione del Gottardo ha informato gli azionisti che, non potendo aver luogo la ricostituzione della Società pel 31 dicembre corr., epoca nella quale doveva essere effettuato il 4.o versamento delle Azioni, questo termine veniva prolungato di 3 mesi, cioè sino al 31 marzo 1878. In quanto al *cupons* di fr. 9.50 scadente il 31 dicembre, esso verrà portato in deduzione del capitale da versare.

Sfortunatamente, questo modo di pagare gl'interessi non basta a migliorare la situazione. Del resto, le ultime notizie non sono favorevoli; poichè, se il Gran Consiglio lucernese ha deciso di pagare la 5ª annuità sotto riserva del *referendum*, esso ha invece ricusato qualunque partecipa-

zione alla nuova sovvenzione. Lo stesso dicasi di Zurigo e Zugo, che si appoggiano sull'aggiornamento della costruzione della linea Zugo-Arth, e non vogliono pagare la loro quota dell'antica sovvenzione. Sperasi però che non sarà questa l'ultima loro parola.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 16.30 (serpentina) dal lato di Göschenen, e di m. 8.50 (con armatura) dal lato di Airolo; in totale m. 24.80, ed in media giornaliera m. 3.55.

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 20 novem. p. p. veniva trasmessa all'Assemblea federale, con raccomandazione per l'approvazione, la Convenzione stata conchiusa il 7 aprile 1877 fra lo Stato di Berna e la Società delle ferrovie del Giura bernese circa all'assunzione dell'esercizio della linea Berna-Lucerna per parte della Società della ferrovia del Giura, però colla riserva che lo Stato di Berna resti responsabile, come proprietario, degli obblighi legali e concessionali, a senso dell'art. 28 della legge federale circa la costruzione e l'esercizio di ferrovie del 23 dicembre 1872, contenuti nell'art 5 della sentenza del Tribunale federale del 3 novembre 1876, anche per ciò che riguarda l'esercizio.

— La Camera d'accusa ha rinviato dinnanzi alle Assisie il sig. Blotnitzki, già ispettore tecnico presso il Dipartimento federale delle strade ferrate.

Ferrovie francesi. — Il 28 novembre scorso ebbe luogo l'inaugurazione della ferrovia dalla linea di cintura all'Esposizione. Un treno speciale è partito dalla Stazione di Grénelle per provare la strada. Questo treno condusse al Campo di Marte il personale superiore della Compagnia dell'Ovest, i membri della Commissione inglese ed un certo numero di operaj.

Il treno impiegò poco più di 12 minuti a fare la corsa.

Tra breve si cominceranno i lavori di due nuove sezioni della ferrovia della grande cintura: la prima da Parigi a Versailles, che importerà una spesa di 500,000 fr.; la seconda da Versailles a Marly, che costerà circa 1,500,000 fr.

Disastri ferroviarii in Francia. — Gli *Annali dei ponti e strade* hanno pubblicato una statistica delle disgrazie, in rapporto al numero dei viaggiatori trasportati sulle ferrovie francesi, inglesi e belghe.

Consultando i documenti statistici officiali, si constata che in Francia, all'epoca delle Messaggerie, eravi un viaggiatore ucciso sopra circa 335,000 viaggiatori trasportati, un ferito su 30,000 viaggiatori; mentre sopra 1,781,403,687 viaggiatori trasportati sulle ferrovie francesi dal 7 settembre 1835 al 31 dicembre 1875 vi è solamente un viaggiatore ucciso su 5,178,490 viaggiatori trasportati, ed un ferito sopra 580,450.

Se si dividono le disgrazie in due parti, corrispondenti ai due periodi dal 7 settembre 1835 al 31 dicembre 1854, o dal gennaio 1855 al 31 dicembre 1875, le cifre sono le seguenti:

Primo periodo (dal 7 settembre 1835 al 31 dicembre 1854), si ha un viaggiatore ucciso sopra 1,955,555 viaggiatori trasportati, ed un ferito sopra 496,555.

Secondo periodo (dal primo gennaio 1855 al 31 dicembre 1875), si ha un viaggiatore ucciso sopra 6,171,117 viaggiatori trasportati, ed un ferito sopra 590,185.

Si vede che, nell'ultimo periodo, il numero delle disgrazie è considerevolmente diminuito.

In questi ultimi anni, la proporzione diminuisce ancora; e i risultati di paesi come la Francia, l'Inghilterra ed il Belgio sono significativi.

In Francia, durante gli anni 1872, 1873, 1874, 1875, si ebbe un viaggiatore ucciso sopra 45,258,270 viaggiatori trasportati, ed un viaggiatore ferito sopra 1,024,360.

In Inghilterra, dal 1872 al 1875: un viaggiatore ucciso sopra 12,000,000 di viaggiatori trasportati, e un viaggiatore ferito sopra 366,000.

Nel Belgio, dal 1872 al 1876: un viaggiatore ucciso su circa 20,000,000 di viaggiatori trasportati, e un viaggiatore ferito sopra 3,500,000.

Concludendo, si aveva in Francia, al tempo delle Messaggerie, all'incirca una probabilità di essere ucciso facendo 300,000 viaggi, ed una di esser ferito sopra 30,000.

Sulle ferrovie, dal 1835 al 1855, si aveva la probabilità di esser ucciso facendo 2,000,000 di viaggi, ed una di esser ferito facendone 500,000.

Dal 1855 al 1872, circa una probabilità di essere ucciso facendo 6,000,000 di viaggi, ed una di esser ferito facendone 600,000.

Dal 1872 al 1875, circa una probabilità d'essere ucciso facendo 45,000,000 di viaggi, ed una di esser ferito facendone un milione.

Proseguendo nei suoi calcoli, l'autore del lavoro in discorso è giunto a dimostrare che una persona che viaggia continuamente in ferrovia durante dieci ore del giorno, con la velocità di 50 chilometri all'ora (ammettendo che la lunghezza media dei viaggi sia di 30 chilometri), avrebbe avuto, durante i tre periodi suindicati, le seguenti probabilità d'essere uccisa:

Dal 1835 al 1855, una probabilità in 321 anni; dal 1855 al 1872, una probabilità in 1014 anni; dal 1872 al 1875, una probabilità in 7430 anni.

Ferrovie tedesche. — Col 1° corr., la rete dell'Alzazia-Lorena si accrebbe d'una linea molto importante, cioè della ferrovia Remilly-Rieding, mediante la quale la distanza che separa Metz da Strasburgo è abbreviata di 2 ore.

Ferrovie russe. — Sulla inaugurazione della ferrovia Bender-Galatz, di cui si è già parlato, telegrafano al *Daily News* da Vienna, 21:

Il 19 corrente, a Galatz, si riuniva una folla grandissima alla Stazione militare della nuova ferrovia russa fra Galatz e Bender.

La prima locomotiva da Bender fu finalmente annunziata pel 19 alle 5 pomeridiane. Alla Stazione vi erano di guardia i Cosacchi. La locomotiva tirava sette vagoni. La Stazione era illuminata, e furono incendiati fuochi pirotecnici. Una banda musicale rumena suonava l'inno nazionale russo.

Alla sera ci fu banchetto presieduto dal principe Obalinski, commissario russo, venuto da Bukarest. Furono portati brindisi all'Imperatore e alla Famiglia imperiale.

— Il Ministro dei lavori pubblici ha fatto pubblicare un rapporto sulle misure prese per facilitare l'esercizio delle ferrovie.

Dal 1.° ottobre, il materiale mobile fu aumentato di 228 locomotive e di 4834 carrozze. Si sono commesse inoltre 416 locomotive e 9400 carozze da consegnarsi al 1.° maggio 1878. La grande Compagnia delle ferrovie Russe si è, di più, arricchita di 100 locomotive e di 3000 carrozze. La linea di Odessa ha fatto costruire 67 nuove locomotive e 1300 carrozze. Il Ministro pubblicò dei regolamenti per garantire le merci contro le pioggie e l'umidità.

Ferrovie spagnuole. — La *Gaceta* del 16 novembre p. p. ha pubblicato l'atto costitutivo della Compagnia del Centrale-Pireneo, sotto la forma di Società anonima, col capitale di 1,500,000 *pesetas*, diviso in 9000 azioni di 500 *pesetas*, per la costruzione e l'esrcizio di una ferrovia da Lerida alle miniere di Monsech, e del prolungamento verso la frontiera francese per la Valle d'Aran.

La nuova Società, che ha per iscopo di terminare la linea di Granollers ed esercire le miniere di carbone di Sarroca e di Ogassa, si è già costituita a Barcellona, avendo a presidente del Censiglio d'amministrazione il senatore Estruch y Ferrer.

Ferrovie nelle Indie. — Tra le ultime notizie dalle Indie pubblicate dall'*Osservatore Triestino* si legge:

Il presidente della Camera di commercio di Bombay, in un discorso tenuto sulla carestia, ha dimostrata la necessità di aumentare considerevolmente le comunicazioni del paese colla costruzione di nuove ferrovie.

Notizie Diverse

Museo industriale italiano — La *Gazz. Uff.* del 3 corrente ha pubblicato il R. Decreto del 10 novembre p. p., con cui sono nominati i membri delle Giunta superiore direttiva del Museo industriale italiano in Torino, confermando i nomi già da noi pubblicati.

Società industriali ed istituti di credito — Con R Decreto del 3 novembre p. p. (*Gazz. Uff.* del 26), la Società per le operazioni di credito ordinario, sedente in Prato col titolo di *Banca Pratese*, colla durata di 25 anni decorrendi dalla data del presente decreto, e col capitale nominale di L. 100,000, diviso in 200 azioni da L. 500 ciascuna, è autorizzata, e n'è approvato lo statuto.

— Con R. Decreto del 19 ottobre scorso (*Gazz. Uff.* del 26 p. p.) sono approvate le modificazioni introdotte nello statuto della *Cassa di risparmio* di Rieti.

— Con R. Decreto del 27 detto mese (*Gazz.* sudd.), è approvato l'aumento del capitale nominale della *Banca popolare Pesarese*, portandole da L. 50,000 a 100,000, mediante l'emissione già avvenuta di 1000 azioni nuove da L. 50 ciascuna.

— Con R. Decreto del 3 novembre p. p. (*Gazz.* sudd.) è approvato lo statuto della *Cassa di risparmio di Brescello* (provincia di Reggio Emilia).

Concessioni di derivazioni d'acqua. — Con R. Decreto del 24 ottobre scorso (*Gazz. Uff.* del 26 novembre p. p.) è concessa facoltà agl'individui ed enti morali indicati nell'annesso elenco di derivare le acque e di occupare le aree ivi descritte. Sono 5 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Salerno, 1 Mantova, 1 Lucca, 1 Genova, 1 Padova); 6 concessioni d'acqua per *irrigazione* (1 prov. Verona, 3 Mantova, 1 Rovigo, 1 Firenze); ed una concessione di spiaggia lacuale (provincia di Bergamo).

Biglietti consorziali. — La *Gazzetta Ufficiale* del 30 novembre p. p. ha pubblicato il seguente Decreto del Ministero delle finanze, in data 28 mese stesso:

Ritenuto che il Consorzio degli Istituti di emissione ha provveduto alla stampa dei biglietti consorziali definitivi dei tagli da lire 250 e da lire 1000;

D'accordo col Ministero d'agricoltura, industria e commercio, determina:

Il Consorzio degli Istituti di emissione è autorizzato a mettere in circolazione, per conto del Tesoro dello Stato, numero 340,000 biglietti consorziali definitivi del taglio di lire 250, pel valore di 85 milioni di lire; e numero 160,000 biglietti consorziali definitivi del taglio di lire 1000, pel valore complessivo di 170 milioni di lire; i quali biglietti portano rispettivamente i distintivi ed i segni caratteristici, che furono approvati con R. Decreto del 3 corrente novembre n. 4142 (serie 2a).

I numeri 340,000 biglietti consorziali definitivi da lire 250 sono divisi in 34 serie, di 10,000 biglietti cadauna, cominciando dalla serie num. 1 fino alla serie n. 34, e col numero dall'1 al 10,000.

I numeri 170,000 biglietti consorziali definitivi da lire 1000 sono divisi in 17 serie, di 10,000 biglietti cadauna, cominciando dalla serie n. 1 fino alla serie n. 17, parimenti col numero progressivo dall'1 al 10,000.

Correlativamente alla emissione dei suindicati biglietti consorziali definitivi da lire 250 e da lire 1000, il Consorzio provvederà al ritiro della circolazione di egual somma in biglietti degli stessi tagli, stati dichiarati provvisoriamente consorziali col R. Decreto 14 giugno 1874.

La emissione dei biglietti definitivi da lire 250 e da lire 1000, nonchè il ritiro dei biglietti dichiarati provvisoriamente consorziali degli indicati tagli, verranno fatti sotto l'osservanza delle disposizioni contenute negli articoli 4, 5 e 7 del regolamento 28 febbraio 1875.

Servizio postale marittimo. — La *Gazzetta Ufficiale* del 26 novembre p. p. ha pubblicato il seguente R. Decreto, in data 24 ottobre scorso:

Visto l'articolo 3 della legge 15 giugno 1877, n. 3880 (serie 2.a);

Visti i decreti del Ministero dei lavori pubblici del 30 giugno e 30 luglio 1877, relativi ai servizii postali e commerciali marittimi tra Palermo e Tunisi, e tra Ancona e Zara;

Sulla concorde proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze, e del Ministro dei lavori pubblici.

Abbiamo decretato e decretiamo quanto segue:

Art. 1. Alla somma di lire 2,855,173, autorizzata coll'articolo 3 della legge 15 giugno 1877, n. 3880, è aggiunta quella di lire 65,338, che rappresenta la spesa occorrente per l'anno in corso pei servizii postali e commerciali marittimi tra Palermo e Tunisi, e tra Ancona e Zara.

Art. 2. Ambedue queste spese, nel complessivo ammontare di lire 2,920,511, sono da iscriversi in aumento al fondo assegnato nel bilancio definitivo della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1877, al capitolo 45, *Servizio postale e commerciale marittimo.*

Opere edilizie in Milano. — L'Ufficio tecnico municipale sta compilando il progetto per la costruzione di un ponte sul Seveso e pel prolungamento della via S. Angelo Vecchio nel sobborgo di Porta Garibaldi sino all'incontro del viale che va alla Stazione centrale.

La Giunta ha fatto porre allo studio dall'Ufficio tecnico la copertura del cavo Borgognone, o Naviglietto, fuori di Porta Vittoria, lungo la strada della Senavra, opera assai reclamata per le frequenti disgrazie, di cui quell'acqua è cagione.

Il Palazzo di cristallo a Milano. — Il disegno del Palazzo di cristallo per l'Esposizione di Milano nel 1879 è esposto nel negozio Pozzi, sotto i portici di Piazza del Duomo.

Il disegno medesimo fu già presentato dal Cagli a S. A. R. il Principe Umberto, che se ne mostrò assai soddisfatto Esso è opera dell'architetto T. V. Paravicini.

Nomine. — Con decreti Reali del 22 novembre corrente, il comm. dott. Giacomo Calvi, ispettore generale nella Direzione generale delle Gabelle, fu nominato reggente Direttore generale delle imposte dirette, del catasto e del macinato; e il cav. ingegnere Giovanni Battista Jonni, direttore capo di divisione di 1.a classe nella Direzione generale delle imposte dirette, venne promosso ad Ispettore generale nella Direzione medesima.

Concorso. — È aperto il concorso al posto vacante nel R. Istituto di Belle Arti di Parma, di aggiunto al professore di ornato, retribuito coll'annuo stipeudio di lire 2000. Chi desidera concorrervi dovrà presentare al Ministero dell'istruzione pubblica, non più tardi del 30 corr., la sua domanda, corredata di titoli sufficienti a dimostrare la capacità del richiedente a quell'insegnamento.

Il vincitore del concorso sarà eletto per un biennio, scorso il quale potrà essere confermato stabilmente.

Ufficii telegrafici. — Il 25 novembre p. p. in Marostica (provincia di Vicenza), ed in Atrani (provincia di Salerno), ed il 26 in Verbicaro (provincia di Cosenza), è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Nuovo telegrafo sotto-marino. — Si legge nell'*Eco d'Italia* di New-York:

È stata richiesta alla Camera dei rappresentanti la privativa per l'immersione di una gomena elettrica fra gli Stati-Uniti e l'Europa per la via delle Isole Azzurre.

La nuova Compagnia si propone — indipendentemente da ogni sovvenzione governativa, e senza chiedere la cooperazione di navi dello Stato — di stabilire le comunicazioni telegrafiche tra i due emisferi e nell'intervallo di 5 anni.

Questa impresa non è avventata, nè effimera, quale risultò essere la famosa Compagnia del telegrafo asiatico-americano, di cui qualche ciarlatano menò tanto rumore;

ma è costituita da solide Case bancarie, sia di qui, che d'Europa.

Il telefono a Vienna ed in America. — Questa sorprendente nuova invenzione (di cui si parla più sopra nelle *Informazioni*), a quanto accenna la *Presse*, è attivata anche a Vienna. Da qualche tempo a questa parte, nell'Ufficio telegrafico dello Stato si fanno degli esperimenti col telefono; e la sera del 21 corrente il consigliere aulico Bruner de Wattenwyl tenne nel Club scientifico, innanzi ad un numeroso uditorio, una prelezione molto istruttiva sulla genesi scientifica, sulla costruzione e sulla efficacia del telefono. Alla fine della prelezione si fecero gli esperimenti con due simili apparati, che riuscirono oltremodo soddisfacenti. La *Presse* si riserva di riparlare su questo argomento più dettagliatamente, dopo gli ulteriori esperimenti che avranno luogo per varii giorni nel suddetto Club.

— Il telefono venne poi impiegato tra Filadelfia e New-York per la rapida trasmissione del risultato delle elezioni del 7 novembre scorso.

I dispacci verbali inviati dal *Ledger* e ricevuti al *New-York Tribune* sono stati comunicati alla folla nei principali quartieri di New-York da gridatori pubblici, molto tempo prima della trascrizione e dell'affissione dei dispacci spediti col mezzo del telegrafo ordinario.

La bonifica della pianura di Wagram. — Abbiamo già parlato altra volta di quella grandiosa opera che si è iniziata sotto gli auspicii del Club agronomico e della Dieta di Vienna, cioè la bonifica della vastissima pianura di Wagram, e la costruzione di un grande canale navigabile, destinato all'irrigazione del bellissimo ed immenso piano del Markfeld.

Ora che si sta per tradurre in atto questa colossale impresa, venne nominata una speciale Commissione composta di illustri scienziati e tecnici, fra i quali ci è grato annoverare alcuni Italiani, cioè il chiaro ing. cav. Susino, direttore dei canali Cavour, il distinto agricoltore ing. cav. Cesare Salvini di Landriano, e il deputato al Parlamento austriaco ing. Vicentini di Trieste.

A questo proposito, togliamo da una lettera dell'ing. Salvini, che si legge nella *Perseveranza*, alcuni interessanti ragguagli:

« Lunedì, 19, coll'egregio collega ing. Susino, direttore tecnico dei Canali italiani (canale Cavour), ci portammo al Palazzo della Dieta, ove eravamo invitati alle sedute della Commissione chiamata a dare il voto definitivo per l'esame del progetto del grande Canale del Danubio, destinato all'irrigazione della pianura di Wagram. Ci trovammo cogli illustri ing. Hess chiamato da Monaco, prof. Dünkelberg, direttore generale dei Canali della Germania, ed il distinto ing. Vicentini (Triestino) e deputato al Parlamento. Questi italiano, ed autore d'un canale d'irrigazione a Monfalcone, fu nominato dal Governo sopra proposta della Dieta a far parte della detta Commissione, e perchè uomo competentissimo in materia, e perchè servisse d'anello di congiunzione fra i membri della stessa, italiani e tedeschi. Non poteva farsi migliore scelta sotto ogni rapporto, ed io e Susino siamo felicissimi d'avere un interprete tanto intelligente ed autorevole, e che per dippiù divide le nostre viste, e quindi camminiamo perfettamente d'accordo. Alla Commissione sunnominata poi, dalla Provincia di Vienna furono aggiunti come delegati un altro ingegnere distintissimo, Stharf, direttore generale delle Società Edili, e dal Comune di Vienna un proprio rappresentante nella persona dell'ing. Solhuz, direttore di ferrovie, ed il barone Pirquet.

« La detta Commissione, al completo, sentì l'esposizione storica e tecnica del grande progetto del valentissimo ing. Podarzky; indi ha cominciato i propri lavori colle visite di sopraluogo. — Con apposito piroscafo della Società di navigazione sul Danubio, si è fatta l'ispezione del Grande Danubio regolarizzato (circa 20 chil) fino a Graffenstein, ove avviene la presa d'acqua pel nuovo canale d'irrigazione; indi, con corriere apposito, treni di ferrovia, o battelli a vapore, secondo il caso, si è visitata in questi tre giorni quasi tutta, si può dire, la bellissima ed immensa pianura del Markfeld fino al confine ungarico. Io mi sono riconfermato sempre più nell'opinione, che mi era formata lo scorso anno, dell'immensa utilità, che l'esecuzione di quel progetto porterà a tutta l'Austria inferiore: e fu per me la migliore delle soddisfazioni nel veder sanzionata quella mia idea dagli egregi miei colleghi, specialmente Susino e Vicentini. Dunque la possibilità non solo, ma l'assoluta convenienza di quell'esecuzione fu, si può dire, unanimemente accettata; ed ora ci resta da esaminare in linea d'arte il sistema di costruzione dei grandi manufatti, fra i quali primeggiano la bocca di presa sulla sponda sinistra del Danubio, un grande sollevamento d'acqua da farsi in uno dei quattro canali principali con pompe centrifughe mosse da turbine, e due grandi sifoni per la comunicazione dei canali medesimi: il tutto, a quanto può giudicarsi da da un'ispezione succinta fatta, ideato dall'ing. Podarzhy con tanta valentia e precisione da non lasciar nulla a desiderare, meno quelle modificazioni, che potessero essere consigliate dallo studio più profondo anche in linea scientifica degli altri illustri colleghi Quel che è fatto si è, che l'autore del progetto ha pensato a trar partito dal Canale, e per l'irrigazione, e per la navigazione, e per utilizzarne la forza motrice disponibile di circa 3 mila cavalli vapore, e per lo scarico delle sabbie, e per l'utilizzazione delle acque più grosse, e forse forse, sviluppando una mia idea dello scorso anno, pensa a portare nei canali inferiori tutte le immondizie di Vienna, passando per un gran sifone il nuovo Danubio regolarizzato ».

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il mercato, sempre deferente pel Mobiliare italiano, lo sostenne nella scorsa settimana a 693 e fino a 699; ma la speculazione non azzarda ancora a spingersi troppo oltre. Le Convenzioni ferroviarie, che irradiano di luce benefica questo titolo, sono state sottoscritte; ma chi dovrà por mano ad esse, non ha peranco spiegato il suo pensiero, per modo che la speculazione possa essere sicura che non vengano guastate. Chi può ora prevedere che cosa possa uscire dalla Babele in cui, così la Camera, come il Ministero si trovano ravvolti in questo momento?

Inutile il dire che l'immobilità da cui sono presi i valori ferroviarii proviene da questa stessa causa, e più specialmente per quei valori che hanno rapporto immediato colle predette Convenzioni.

Le Azioni della Società delle Meridionali, alle quali per una parte viene assicurata la conversione per ogni Azione in 24 lire di rendita, e per l'altra concesso alla Società stessa l'esercizio di tutta la rete Adriatica, pur nondimeno si reggono a stento a 359, e solo negli ultimi giorni toccarono il corso di 360 a 362. Le Obbligazioni relative si negoziarono a 233.50 e 234.50; stazionarii i Boni a 572. — Le Sarde, della serie A, si tennero fra il 231 al 231.50· quelle della serie B, sul 234.50. — Nominali le Pontebbane a 369.50. — Le azioni dell'Alta Italia a Milano ebbero il prezzo di 254.50.

A Parigi, le Lombarde si negoziarono tra il 162 al 163; le Obbligazioni tra il 231 al 230 — Le Vittorio Emanuele tra il 223 al 224. — Nella stessa Borsa furono ben sostenute le Azioni delle Ferrovie Romane tra l'83 all'86; le Obbligazioni tra il 249 al 250.

CONVOCAZIONI

Società di colonizzazione per la Sardegna (*in liquidazione*) — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 12 corrente in Genova (piazza S. Siro, 12), per la nomina di un membro della Commissione di stralcio, in luogo di un deceduto.

Banca Romana — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 19 corrente in Roma, sede sociale (via Pigna, 14), per la nomina dei censori e dei reggenti, in luogo degli uscenti di carica, a termini dello statuto.

Società enologica Valtellinese — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel giorno 23 corrente in Sondrio, sede sociale, per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione sull'esercizio dal 1° gennaio 1876 al 30 giugno 1877, ed il rapporto dei censori, per l'approvazione del relativo bilancio, per modificazioni allo statuto, e per la nomina di 9 consiglieri e 3 censori in luogo degli uscenti.

Linificio e Canapificio nazionale — Gli azionisti sono convocatii n assemblea generale ordinaria pel giorno 27 corrente in Milano (piazza Mercanti), per udire la relazione del Consiglio d'amministrazione ed il rapporto dei revisori, per l'approvazione del bilancio 1876-77, per la nomina di consiglieri e revisori pel 1877-78, e per comunicazioni diverse.

Avvisi d'Asta

Il 10 corrente, presso la Prefettura di Grosseto, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di escavazione del primo Canale diversivo dell'Ombrone dallo incile al Ponte Tura, per la presunta somma di L. 40,176. Lavori da eseguire entro 4 mesi. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 4100, in denaro o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del ponte sul fiume Tridattola, e delle opere di difesa del ponte stesso lungo la strada consortile Fiume Bagai, Nocera e Sammango, per il presunto importo di L. 41,100. Deposito L. 1090 in valuta legale.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Sanluri (prov. di Cagliari), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dall'abitato di Sanluri conduce ai limiti di Luna Matrona, della lunghezza di metri 6000, per la presunta samma di L. 84,658.72. Deposito interinale L. 6000 in biglietti consorziali; cauzione definitiva lire 12,000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª) per l'appalto della costruzione della strada comunale di Nicosia, compresa dallo stesso Comune a Villadoro, della lunghezza di m. 11,177, per la complessiva somma di L. 76,399.42. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4000 in valuta legale o rendita D. P.

— Sino al mezzodì dello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Caserta, si ricevono le offerte di ribasso della ventesima per l'appalto della costruzione del ponte in muratura sul fiume Liri presso Isola, lungo la strada consortile Isola-Casamari, sul prezzo di L. 64,140, già ribassato dell'1 per cento. Deposito interinale L. 3000 in biglietti consorziali; cauzione definitiva L. 10,000 in contanti o rendita D. P.

— Il 12 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto per la generale sistemazione del 1° tronco dell'arginatura di Po a Lambro Pavese a sinistra di Po, in Pieve Porto Morone, della lunghezza di metri 6008, in diminuzione della somma di L. 149,988.01, a cui fu ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 160 giorni. Deposito interinale lire 3000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di tre tratti di strada comunale obbligatoria dal confine di Tropea ad Orsigliadi, della complessiva lunghezza di metri 10.203.33, per il presunto importo di L. 77,349.33. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000, giusta il relativo Capitolato.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Marano di Napoli, si terrà un'asta pei lavori di rettifica e sistemazione a basoli della strada Parrocchia nell'interno del Comune, per il presunto importo di L. 42,523.11. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 2126 in valuta legale; cauzione definitiva L. 4252 idem o rendita D. P.

— Il 13 detto mese, presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della manutenzione triennale pel tronco di strada nazionale orientale Cagliari-Terranova, compreso tra l'estremità di Baunei ed il confine della provincia di Sassari, della lunghezza di m. 37,520, par la presunta annua somma di L. 16,290. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1881. Deposito interinale L. 3000 in nmerario o biglietti consorziali; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pavia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori del nuovo ritiro dell'argine al Novello nel basso Siccomario, a sinistra del Po, per la presunta somma di L. 42,506. Lavori da eseguire entro 90 giorni. Deposito interinale L. 2120; cauzione definitiva L. 4250, in numerario o rendita D. P.

— Il 15 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà una 2ª asta (deserta la 1ª), per l'appalto della costruzione della strada obbligatoria di Andali a Belcastro, che dalla provinciale Catanzaro-Cotrone conduce alla contrada Rocchi, lunga m. 9846 per il presunto importo di L. 103,819.40. Le condizioni d'asta sono le stesse già pubblicate.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Pavia, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso di un tratto d'argine di Cascinabella a destra di Po, dal principio del ponte sulla strada provinciale di Bressana Rottarone all'incontro della strada provinciale Pavia-Casteggio, in diminuzione della somma di L. 37,048.98, così ridotta in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Sino al mezzodì del 16 detto mese, presso la Sottoprefettura di Orvieto, si accettano le offerte di ribasso della vigesima per l'appalto della costruzione dei tre tronchi della strada comunale obbligatoria di Allerona, sul prezzo di lire 94,342.35, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel presedente incanto. Le condizioni d'asta sono le stesse dell'incanto primitivo.

— Il 17 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per la costruzione della strada comunale obbligatoria che da Galati va al confine S. Salvatore, della lunghezza di m. 6179.70, per la presunta somma di L. 64,012.55. Deposito interinale L. 1600 in valuta legale; cauzione definitiva L. 8000 idem o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il Municipio di Castel S. Pietro dell'Emilia, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale obbligatoria detta *Viara* per Val di Sillaro, per il presunto importo di L. 123,800. Deposito interinale L. 6500 in numerario; cauzione definitiva L. 13,000 in rendita D. P.

— Il 18 detto mese, presso il Municipio di Arzignano (prov. di Vicenza), si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del fabbricato municipale, per il presunto importo di L. 90,000. Lavori da eseguire entro 180 giorni. Deposito L. 9000 in valuta legale o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Sottoprefettura di Monteleone di Calabria, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria, che dalla nazionale presso l'abitato di Pizzo va a raggiungere il confine di Maierato, della lunghezza di m. 5859.92, per il presunto importo di L. 39,598.28. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 1000 in valuta legale; cauzione definitiva lire 6000 idem.

— Il 20 detto mese, presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costuzione e sistemazione delle strade obbligatorie di Squillace in due tronchi: il 1° dalla provinciale Catanzaro-Chiaravalle ai confini del Comune di Squillace verso Borgia e Vallefiorita, e dalla provinciale Chiaravalle-Soverato alla ferrovia, della lunghezza di metri 4341.26, per il presunto importo di L. 22,659.96; il 2° da Squillace alla provinciale Catanzaro-Chiaravalle, della lunghezza di m. 3353.58, per il presunto importo di L. 22,839.27. Lavori da eseguire entro 4 anni. Deposito interinale L. 2275; cauzione definitiva L. 4550, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura sudd., si terrà pure l'asta per l'appalto della costruzione della strada comunale obbligatoria Zagarise-Soveria, del presunto importo di L. 74,028.25. Lavori da eseguire entro 6 anni. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva L. 7450 in valuta legale o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente*.

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 48ª Settimana.

PRODOTTI *dal 26 novembre al 2 dicembre* 1877.

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493	3412	81	»
	3460	3354	»	»
Viaggiatori	791,007.80	778,731.85	12,275.95	»
Merci a grande velocità . .	305,597.35	326,698.25	»	21,100.90
Merci a piccola velocità . .	880,264.40	961,714.45	»	81,450.05
Totale dei prodotti ferroviari	1,976,869.55	2,067,144.55	»	90,275.00
Navigazione sui laghi . . .	18,149.50	14,513.50	3,636,00	»
Totale della settimana. . .	1,995,019.05	2,081,658.05	»	86,639.00

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al 2 dicembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	37,111,337.99	37,184,701.34	»	73,363.35
Merci a grande velocità . .	10,680,974.95	10,152,467.95	528,507.00	»
Merci a piccola velocità . .	40,367,114.33	39,324,943.80	1,042,170.53	»
Totale dei prodotti ferroviari	88,159,427.27	86,662,113.09	1,497,314.18	»
Navigazione sui laghi . . .	907,372.06	760,454.05	146,918.01	»
Totali	89,066,799.33	87,422,567.14	1,644,232.19	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 48ª settimana	535.95	605.85	— 39.90	— 6.59
Prodotti totali	25479.60	25838.44	— 358.84	— 1.39

Strade Ferrate Meridionali

45ª Settimana. — *Dal* 5 *all'*11 *novembre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	525,143.73	363.17
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	689,988.61	477.17
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 164,844.88	— 114.00
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	19,131,207.56	13230.43
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	18,583,491.93	12851.65
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 547,715.63	+ 378.78

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,139.43	166,931.07	146.50
Settimana corrisp. nel 1876.	1,047.—	159,130.24	151.99
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 92.43	+ 7,800.83	— 5.49
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,099.93	6,298,620.42	5,726.38
Introiti corrisp. nel 1876 .	994.03	5,207,870.68	5,239.15
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+105.90	+1,090,749.74	+ 487.23

Strade Ferrate Romane

38ª Settimana — *Dal* 17 *al* 23 *settembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	474,312.78	15,025.48
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	575,962.08	18,245.30 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno. . .	—	101,649.30	3,219.82
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 23 7.bre 1877 .	1,646	20,083,365.94	16,742.39
Periodo corr. 1876	1,646	18,896,906.34	15,737.31
Aumento	—	1,186,459.60	1,005.08
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° *trimestre* 1876-77 *depurati dalle tasse governative.*

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.85	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali. . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

AVVISO D'ASTA

Si fa noto al pubblico che nel giorno di martedì 11 dicembre prossimo alle ore 10 antimeridiane in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto Presidente della Deputazione provinciale, o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo l'incanto per l'appalto della costruzione di un ponte a tre archi in muratura sul torrente Malone presso l'abitato di Front, lungo la strada provinciale da Torino a Cuorgnè per Caselle.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 82,071.93 circa, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

I termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo di appalto deliberato scadranno il 18 dicembre suddetto a mezzodì.

I lavori saranno intrapresi appena ne verrà fatta la consegna ed ultimati nel termine di un anno, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingenere Capo governativo o provinciale, e depositare presso la Segreteria della Provincia un'ora almeno prima dell'apertura dell'incanto la somma di L. 4000 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare per atto legale l'esecuzione dell'appalto, col deposito nella Cassa dello Stato a ciò autorizzata, della somma di L. 8000 o di un equivalente titolo sul Debito Pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'appalto, e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 28 novembre 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

STRADE FERRATE ROMANE

AVVISO

per la fornitura d'Olio d'Oliva.

La Società delle Ferrovie Romane, volendo procedere all'accollo per la fornitura di chilogrammi 25,000 Olio d'Oliva per il magazzino di Napoli, apre un concorso a schede segrete per coloro che credessero concorrere a tale fornitura, da effettuarsi a norma del relativo Capitolato, il quale è visibile presso la Direzione generale della Società in Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, N. 7, primo piano, e nelle Stazioni di *Firenze, Livorno, Siena, Foligno, Napoli, Roma, Terni* e *Ancona.*

Le offerte ben suggellate, dovranno pervenire, con lettera di accompagnamento alla Direzione genrale suddetta in Firenze, non più tardi delle ore 12 meridiane del dì 11 dicembre 1877. Sulla busta contenente l'offerta dovrà esservi l'indicazione:

Offerta per fornitura d'Olio d'Oliva.

Le suddette offerte saranno aperte dal Comitato di Sorveglianza della Società, il quale si riserva di scegliere quella o quelle che gli sembreranno migliori, ed anche di non accettarne veruna, qualora non le giudichi convenienti. Non sarà tenuto conto delle offerte includenti condizioni diverse da quelle stabilite nel relativo Capitolato.

Ogni concorrente all'atto della presentazione dell' offerta dovrà fare nella Cassa Sociale un deposito di lire 25 per ogni mille chilogrammi, pei quali intende concorrere.

Il prezzo dell'Olio dovrà essere scritto in tutte lettere e in cifre nella offerta, e questa dovrà pure indicare le Stazioni sociali alle quali si domanda di spedire l'Olio a forma dell'art. 5° del Capitolato.

L'aggiudicazione definitiva dell'accollo sarà sottoposta alla sanzione del Commissario straordinario governativo.

Firenze, 25 novembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

Torino — Tip. del Monitore delle Strade Ferrate, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 12 Dicembre 1877 N.° 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

Abbiamo finalmente sott'occhio il testo ufficiale delle Convenzioni ferroviarie e dei relativi documenti, che vennero presentati alla Camera dal presidente del Consiglio. Ci affrettiamo per oggi a pubblicare la Convenzione relativa alla rete Mediterranea, già descritta nel precedente numero, riservandoci di riferire gli altri documenti nei numeri successivi.

STRADE FERRATE ITALIANE

Rete Mediterranea

CONVENZIONE PER L'APPALTO DELL'ESERCIZIO.

Fra S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro *per interim* dei lavori pubblici, comm. Agostino Depretis, contraente in nome dello Stato; e la Società generale di Credito mobiliare italiano e suoi compartecipi, rappresentata dal comm. Domenico Balduino, amministratore delegato; la Banca generale e suoi compartecipi, rappresentata da S. E. il principe Marc'Antonio Borghese, presidente del Consiglio d'amministrazione, e dal comm. Antonio Allievi, direttore; la Banca di Credito italiano, rappresentata dall'amministratore Francesco Cavajani; il Banco di sconto e di sete di Torino, rappresentato dal direttore cav. Rocco Fontana; e li signori conte Antonio Cerasi, ditta Emanuel Fenzi e compagni, conte Giulio Belinzaghi, barone Giuseppe Morpurgo, ditta Marignoli e Tommasini, ditta D. e G. Balduino fu Sebastiano, rappresentata dal cav. Giuseppe Balduino, si è addivenuto alla seguente

CONVENZIONE.

Art. 1. Il Governo del Re concede alle Società di credito, Banche, ditte, e signori di sopra menzionati, sotto la piena e rigorosa osservanza del Capitolato che si annette alla presente Convenzione onde ne faccia parte integrante, lo esercizio delle linee di ferrovia contemplate nell'elenco allegato al Capitolato medesimo, le quali, giusta la divisione delle strade ferrate italiane in esso elenco indicata, costituiscono la rete del Mediterraneo.

Art. 2. I predetti concessionarii si obbligano di costituire, a forma delle vigenti leggi e nel termine di due mesi dall'approvazione per legge della presente Convenzione, una Società anonima italiana, la quale dovrà assumere lo esercizio delle linee componenti l'anzidetta rete, sottentrando ai concessionarii in tutti i diritti ed obblighi stabiliti dalla presente Convenzione, al quale effetto essi dichiarano fin d'ora di stipularla nell'interesse e per conto della Società medesima.

Art. 3. La Società prenderà il nome di *Società per le Strade ferrate del Mediterraneo.*

Art. 4. La Società verrà costituita con un capitale in Azioni non inferiore ad ottanta milioni (80,000,000); lo stesso sarà definitivamente fissato nello Statuto sociale con approvazione del Governo.

La Società avrà facoltà di emettere Obbligazioni per una somma non maggiore della metà del suo capitale in Azioni.

Art. 5. I membri del Consiglio di amministrazione della Società saranno, per la prima volta, designati nell'atto costitutivo della Società coll'approvazione del Governo.

Essi dovranno essere di nazionalità italiana, ma potranno per un quinto essere anche stranieri, purchè aventi stabile domicilio in Italia.

Art. 6. Il Governo, a forma ed alle condizioni del Capitolato faciente parte integrante della presente Convenzione, cede alla Società l'uso del materiale mobile, dei meccanismi, del mobilio, degli attrezzi e degli utensili di ogni genere, che si troveranno in servizio od in corso di costruzione alle linee alla data dell'attivazione della Convenzione medesima; come pure gli approvvigionamenti esistenti od in corso di fornitura per l'esercizio e la manutenzione delle linee, osservando le disposizioni tutte dell'annesso Capitolato.

Art. 7. Il canone da pagarsi al Governo, a termine dell'articolo 56 del Capitolato, è fissato nella somma di lire 22,350,000.

Il prodotto lordo, di cui all'art. 5 del Capitolato medesimo, oltrepassato il quale l'eccedenza dovrà dividersi fra il

Governo e la Società, è fissato nella somma di L. 76,000,000.

Quand'anche il prodotto lordo non giunga a tale somma di lire settantasei milioni, ciò nondimeno il canone sarà dovuto nella somma sopra fissata.

Se invece il prodotto lordo superi la somma predetta, la eccedenza sarà divisa nella proporzione del 42 per cento al Governo e del 58 per cento alla Società.

Qualora gli utili della Società ascendessero ad una somma la quale, compresa l'imposta di ricchezza mobile, importasse un utile superiore al 7 1/2 per cento sul capitale versato in Azioni, la metà del sopravanzo spetterà al Governo.

Negli utili di cui sopra non sono comprese le somme portate ai fondi ordinarii e straordinarii di riserva; ma, quando dal detto fondo di riserva si prelevassero somme per essere aggiunte agli utili predetti, spetterà al Governo su tali somme una quota del 20 per cento, sempre ferma la divisione tra il Governo e la Società di ogni eccedenza del 7 1/2 per cento di utili sul capitale versato in Azioni.

Al Governo però non competerà la detta quota del 20 per cento sui prelievi che si facessero dal fondo di riserva per essere aggiunti agli utili annuali della Società, finchè gli stessi, compresa l'imposta di ricchezza mobile, non siano superiori al 5 per cento del capitale versato in Azioni.

Art. 8. Il canone sarà pagato nella Tesoreria centrale di Roma in quattro eguali rate trimestrali: al 31 marzo, 30 giugno, 30 settembre e 31 dicembre di ciascun anno.

In caso di ritardo nei pagamenti, la Società incorre nella multa stabilita dall'articolo 27 della legge del 20 aprile 1871, n. 192 (serie 2ª), sulla riscossione delle imposte dirette.

Decorsi dieci giorni dalla scadenza di una rata senza che ne sia effettuato l'intero pagamento, il Governo ha facoltà di agire sulla cauzione e sui beni della Società, con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette dalla legge del 20 aprile 1871.

Le facoltà che la legge succitata attribuisce ai Prefetti saranno esercitate dal Ministro delle finanze.

Art. 9. Riguardando il canone tutte indistintamente le linee componenti la rete (allegato *A* del Capitolato), e così anche quelle di cui lo Stato è solamente comproprietario o che furono concesse a terzi, spetterà al Governo l'obbligo di soddisfare le quote dovute ai comproprietarii ed ai concessionari delle linee.

A tale effetto, la Società esercente dovrà formare in triplice esemplare i conti particolareggiati per la determinazione delle suddette quote, e ne trasmetterà un esemplare al Governo ed un altro agli interessati.

Il Governo potrà delegare la Società ad eseguire i pagamenti dovuti ai suddetti comproprietarii e concessionarii, ed in questo caso ne avrà credito nel pagamento del canone.

Nel caso previsto dall'art. 59 del Capitolato, che cioè i concessionarii usassero del diritto di esercitare essi medesimi, o per mezzo di altri, le loro linee, il canone, di cui all'articolo 7 della presente Convenzione, sarà diminuito della somma corrispondente alla quota, del cui pagamento il Governo rimane esonerato verso i concessionarii.

Questa quota sarà fissata sulla media delle annualità liquidate, a favore dei concessionarii predetti, nell'ultimo triennio di esercizio.

Art. 10. Fermo l'obbligo del Governo della provvista del nuovo materiale mobile, in conformità di quanto è stabilito dall'art. 18, § 3°, dell'annesso Capitolato, la Società dovrà garantire, ed avrà debito alla scadenza dello appalto, della intiera somma erogata nello acquisto del materiale stesso all'atto in cui viene consegnato alla Società.

Art. 11. Fermo l'obbligo alla Società di mantenere in buono stato l'armamento delle linee, a senso degli art. 18 e 19 del Capitolato, il Governo dovrà fare eseguire a proprie spese i rifacimenti dello armamento con regoli di acciaio, di conformità al programma di cui al predetto articolo 18, § 2°, del Capitolato, il quale programma viene allegato alla presente Convenzione.

I rifacimenti e le relative provviste saranno eseguiti dalla Società, a norma del capo VI del Capitolato.

Liquidatone l'ammontare, la Società dovrà corrispondere al Governo il 4 1/2 per cento all'anno della spesa incontrata, fino alla cessazione del presente contratto di esercizio.

Art. 12. A garanzia della esatta e fedele osservanza della presente Convenzione, la Società verserà nelle casse dello Stato una somma corrispondente al valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti, di cui agli art. 12, 13 e 14 del Capitolato, la quale somma in nessun caso potrà essere inferiore a 100 milioni.

Cotesto pagamento dovrà farsi in quattro distinte ed uguali rate alle epoche seguenti: 1° luglio 1878 — 1° gennaio 1879 — 1° luglio 1879 — 1° gennaio 1880.

Di dette somme il Governo avrà la libera disponibilità, e sulle medesime decorrerà a favore della Società, dalla data di ciascun pagamento effettivamente eseguito, l'interesse al saggio della rendita valutata a L. 83 e cent. 33.

Gli interessi saranno pagati dal Governo il 30 giugno e 31 dicembre di ciascun anno.

Compiute le stime del materiale mobile e degli approvvigionamenti, la Società dovrà, nel termine di mesi sei successivi al versamento dell'ultima rata dei 100 milioni, versare nelle casse erariali la somma occorrente per raggiungere la valutazione totale, che del materiale ed approvvigionamenti sarà stata stabilita dalle Commissioni, di cui all'art. 14 dell'annesso Capitolato.

In quanto agli approvvigionamenti, la Società dovrà bensì pagare al Governo la somma corrispondente allo intiero ammontare dei medesimi, secondo le norme fissate nello annesso Capitolato; ma il Governo non dovrà corrispondere l'interesse che sopra una somma non superiore al quinto del prodotto lordo, di cui all'art. 7 della presente Convenzione.

Al cessare della concessione, il Governo non sarà tenuto di acquistare approvvigionamenti, il cui valore sia in eccedenza al quinto del prodotto lordo dell'ultimo anno di esercizio.

Art. 13. A titolo di cauzione primordiale, gli assuntori dovranno, all'atto della sottoscrizione di questa Convenzione, fare fede di aver depositato nelle casse erariali un milione di rendita.

Questo primo deposito della cauzione primordiale potrà farsi anche in titoli garantiti dallo Stato, ma dovrà essere surrogato con titoli del Consolidato italiano, appena intervenuta per legge l'approvazione della presente Convenzione.

Intervenuta l'approvazione per legge della presente Convenzione, la cauzione primordiale suddetta dovrà essere aumentata di un altro milione di rendita del Consolidato italiano, e nel termine di mesi tre portata alla somma di tre milioni di rendita del Consolidato italiano.

Questo deposito sarà da essi perduto, e rimarrà acquistato di pieno diritto allo Stato, se, intervenuta per legge l'approvazione della presente Convenzione, essi non adempiano integralmente agli obblighi assunti.

Art. 14. I depositi cauzionali in rendita, che devono effettuarsi a termini del precedente art. 13, potranno provvisoriamente, fino a concorrenza del loro valore al corso della Borsa di Roma, tenere luogo al pagamento della cauzione definitiva, che dovrebbe farsi in denaro, a termini dell'art. 12 della presente Convenzione.

Così pure la Società avrà facoltà di depositare provvisoriamente, allo stesso ragguaglio, rendita dello Stato per le rate della cauzione definitiva che andranno di mano in mano scadendo.

La Società avrà l'obbligo però di convertire la rendita in danaro in tutto od in parte, a richiesta del Governo.

Dal giorno della richiesta, la Società avrà sei mesi di mora per operare la conversione.

Trascorso il termine di mesi sei senza che sia fatta la conversione, competerà al Governo di fare senz'altro vendere alla Borsa di Roma, per conto e pericolo della Società, tanta rendita quanta basti a soddisfare la somma richiesta, ed egli incasserà il ricavo in conto del suo credito.

Alla Società competerà il diritto di staccare ogni semestre dalle cartelle di rendita depositate, le cedole maturate e di riscuoterne lo importo a suo esclusivo beneficio, salvo quanto viene stabilito al seguente art. 17.

Art. 15. Le somme versate nelle casse dello Stato, a senso ed in esecuzione del precedente art. 12, saranno restituite alla Società al termine dell'esercizio, ed allorquando essa abbia fatto al Governo la riconsegna delle linee, del materiale mobile, e di ogni altro oggetto consegnatole, abbia soddisfatto ad ogni suo obbligo verso il Governo, ed ottenga la sua piena e definitiva liberazione.

In attesa però della liquidazione finale, di cui gli articoli 79 e 80 del Capitolato, si procederà ad una liquidazione provvisoria, in base alla quale sarà regolato il pagamento di un acconto.

Art. 16. Salvo il caso contemplato dall'articolo 12 della presente Convenzione, resta stabilito che, ogniqualvolta nella presente Convenzione e nello annesso Capitolato si pattuisse la corresponsione dell'interesse al saggio della rendita, l'interesse decorrerà dal giorno di ciascun pagamento, ed il ragguaglio della rendita sarà fatto prendendo per base la media del corso nel precedente trimestre, risultante dal listino ufficiale della Borsa di Roma, valutata la rendita del Consolidato italiano 5 per cento, ex-*coupons*, ed aggiuntivi centesimi 54 per riportarla alla valuta del giorno.

Art. 17. Le Obbligazioni che la Società sarà autorizzata ad emettere, a termine dell'articolo 4 della presente Convenzione, saranno garantite dal Governo per il loro pagamento nello Stato, ed equiparate ai titoli del Debito pubblico dello Stato.

Le modalità della loro emissione saranno concordate fra la Società ed il Ministro delle finanze; il saggio della emissione non potrà essere inferiore a quello della rendita, senza l'autorizzazione dello stesso Ministro.

Se la cauzione, di cui all'articolo 12 della presente Convenzione, non fosse ancora stata intieramente versata, il Governo incasserà il prodotto della emissione delle Obbligazioni, fino a concorrenza della parte della cauzione predetta non ancora versata.

Il servizio degli interessi e dello ammortamento delle Obbligazioni sarà fatto dal Governo esclusivamente in tutte le Tesorerie provinciali dello Stato.

A tale effetto, il Governo preleverà sugli interessi della cauzione definitiva, di cui all'articolo 12 suddetto, da esso dovuti alla Società, o sui *coupons*, della rendita depositata dalla Società stessa a senso dell'articolo 13, la somma occorrente per eseguire il pagamento degli interessi e dell'ammortamento delle Obbligazioni, oltre un quarto per cento sulla somma suddetta per far fronte alle spese relative.

Art. 18. La Società pagherà direttamente all'Erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dagl'impiegati, salvo rivalsa verso i medesimi. Essa verserà perciò nella Tesoreria provinciale di Roma, nei 15 giorni successivi alla scadenza di ogni mese, le somme ritenute per detto titolo sulle paghe del personale, giustificandone l'ammontare ai delegati del Governo.

L'imposta di ricchezza mobile sugli interessi delle Obbligazioni sarà riscossa per ritenuta diretta nelle Tesorerie governative, all'atto del pagamento degli interessi stessi.

Art. 19. Si dichiara che le somme portate ai fondi di riserva ordinarii e straordinarii non saranno soggette alla tassa di ricchezza mobile, finchè non siano compresi negli utili di cui all'art. 7, sui quali si determina il dividendo da assegnarsi agli azionisti.

Agli effetti dell'applicazione della tassa di dazio consumo, si dichiara inoltre che le Stazioni sono considerate fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi.

Art. 20. Una o più Commissioni arbitramentali, composte ciascuna di rappresentanti del Governo e di due delegati per ognuna delle Società esercenti, procederanno:

1. Al reparto del personale degli Uffizii centrali delle tre Amministrazioni che attualmente esercitano le linee destinate a costituire le nuove reti in ragione del rispettivo loro traffico, fermo il disposto dell'articolo 96 dell'annesso Capitolato.

2. Al reparto fra le dette reti del materiale mobile, tanto in essere sulle linee, quanto in corso di costruzione, dei materiali di approvvigionamento esistenti e di quelli in corso di fornitura, tenendo conto delle condizioni e dei bisogni speciali di ciascuna di esse, e procurando che il materiale mobile sia diviso in modo che ogni rete venga ad essere dotata di una proporzionata quantità di materiale della stessa età ed in eguale stato di conservazione.

Il giudizio di dette Commissioni sarà inappellabile.

Art. 21. La Società dovrà, nel termine di un anno dalla data dell'approvazione legislativa della presente Convenzione, stabilire gli organici del proprio personale per parificarne gli stipendii, tenuto conto della natura dei diversi servizii e delle condizioni economiche ed igieniche delle diverse località.

Essa dovrà giustificare al Governo di avere, coll'applicazione dei suddetti organici, aumentato di almeno lire ottocentomila annue la spesa del personale, e ciò unicamente per migliorare le condizioni degl'impiegati di grado corrispondente, che all'epoca della presente Convenzione si troveranno meno retribuiti.

Art. 22. Le parti dichiarano che le Stazioni marittime ed i porti, dei quali si parla all'art. 63 dell'annesso Capitolato, sono quelle di Napoli, Livorno e Genova.

Art. 23. Il Governo potrà incaricare la Società di riscattare, al prezzo ed alle condizioni da lui approvate, gli stabilimenti di Pietrarsa e dei Granili, per convertirli ad uso di officine di costruzione e di grandi riparazioni del materiale mobile.

La somma necessaria per questo riscatto sarà anticipata dalla Società, la quale durante l'appalto ne riceverà l'interesse dal Governo al saggio della rendita, salvo il rimborso del capitale alla scadenza della presente Convenzione.

Art. 24. La Società dovrà subentrare, per quanto riguarda l'esercizio delle linee della Sicilia, alla Società delle Ferrovie Meridionali, in tutti i diritti e gli obblighi portati dalla Convenzione in data 28 ottobre 1871, approvata con legge 30 dicembre 1871, n. 586 (serie 2ª).

Quando il Governo faccia oggetto di concessioni speciali di esercizio le linee della Sicilia, la predetta Convenzione cesserà di avere effetto mediante il preavviso di sei mesi.

Art. 25. Si conviene fra le parti per patto, che esse dichiarino cautela essenziale del contratto che, mancandosi dal concessionario in tutto od in parte agli obblighi da esso assunti colla presente Convenzione, o con lo annesso Capitolato che ne è parte integrante, il Governo, oltre allo esperimento degli ordinarii mezzi di diritto ed al risarcimento dei danni, avrà facoltà benanche di pronunciare amministrativamente, e di autorità, la decadenza dalla concessione, e dai suoi benefizii e vantaggi a carico dell'inadempiente, nonchè l'immediato ritorno di tutte le linee ferroviarie col materiale fisso e mobile, e con tutti gli accessorii, oggetti e valori riguardanti lo esercizio e le costruzioni in corso, nel possesso del Governo medesimo, senza pregiudizio dei maggiori risarcimenti ed indennità.

Tale decadenza non potrà pronunziarsi che con decreto motivato dal Ministro dei lavori pubblici, e dopo trascorsi almeno 15 giorni da un legittimo atto di costituzione in mora intimato al concessionario, nonostante qualunque opposizione o reclamo giudiziario.

Tosto eseguita la presa di possesso, onde il pubblico servizio non rimanga interrotto, si procederà ai processi verbali di consegna, inventarii e stima da eseguirsi nei modi stabiliti agli articoli, di cui al capo V dell'annesso Capitolato.

Art. 26. La presente Convenzione, l'atto costitutivo della Società, e tutti i contratti ed atti qualsiansi, che il concessionario e la Società stipuleranno relativamente ed esclusivamente allo esercizio delle linee a cui si riferisce la Convenzione stessa e relativo Capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 27. La presente Convenzione non sarà valida, nè definitiva, se non dopo che sarà stata sanzionata per legge, unitamente alle Convenzioni per il riscatto delle strade ferrate Romane e delle Meridionali.

Si concede atto che gli assuntori hanno fatto fede del

deposito della cauzione primordiale nella valuta di un milione di lire di rendita.

Fatto a Roma in doppio originale quest'oggi 20 novembre dell'anno 1877.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro per interim *dei lavori pubblici* DEPRETIS.

Per la Banca Generale e suoi compartecipi, BORGHESI, *presidente* — A. ALLIEVI, *direttore*.

Per la Società Generale di Credito Mobiliare Italiano e suoi compartecipi, G. BALDUINO, *amministratore delegato*.

Per la Banca di Credito Italiano FRANCESCO CAVAJANI, *amministratore*.

Per il Banco di Sconto e Sete, il direttore ROCCO FONTANA — ANTONIO CERASI — EM. FENZI — GIULIO BELINZAGHI — GIUSEPPE MORPURGO — MARIGNOLI E TOMMASINI — G. BALDUINO — IPPOLITO DOLCE, *testimonio* — GIUSEPPE BARILI, *testimonio*.

Il capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici, delegato alla stipulazione dei contratti, MARIANO FRIGERI.

LA TRANSAZIONE
COLLA SOCIETÀ VITALI E COMP.
per le Ferrovie Calabro-Sicule

Ecco il testo del progetto di legge presentato dal Presidente del Consiglio, Ministro delle finanze e reggente il Ministero dei lavori pubblici, alla Camera dei deputati nella tornata del 3 corrente, come fu già annunciato, per l'approvazione della transazione colla Società Vitali, Charles, Picard e Comp., relativa ai lavori di costruzione delle ferrovie Calabro Sicule:

SIGNORI! Mediante la Convenzione delli 20 giugno 1868, modificata coll'atto addizionale delli 30 agosto stesso anno, ed approvata colla legge 31 detto mese, n. 4587, venne affidata alla Società Vitali, Charles, Picard e Comp. la continuazione ed il compimento di 640 chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule, la costruzione e l'esercizio delle quali erano state primieramente concesse alla Compagnia anonima denominata *Vittorio Emanuele*, in forza dell'altra legge delli 25 agosto 1863, n. 1440.

Sarebbe lungo e forse inutile il fare anche solo un cenno delle molteplici e gravissime questioni, che insorsero tra la pubblica Amministrazione e la premenzionata Società Vitali e Comp., al riguardo della esecuzione della preaccennata Convenzione 20 giugno e 30 agosto 1868 e dell'annesso Capitolato speciale; e quindi si tralascia di parlarne, fatto specialmente riflesso che esse emergono chiaramente dagli atti che si producono, relativi alla causa a cui le divergenze medesime diedero luogo.

E nemmeno si entrerà nei particolari riguardanti la causa medesima, e solo si riassumerà per sommi capi quanto ne è detto nella parte espositiva dell'atto che venne inteso tra le parti nel giorno 17 agosto di quest'anno, col quale vennero risolute e transatte tutte le questioni di cui sopra, e che serve di occasione alla presente Relazione.

Incominceremo quindi dal richiamare la Convenzione dell'8 febbraio 1872, approvata con decreto ministeriale delli 18 aprile successivo, per la quale la Società Vitali e Comp., riserbandosi l'esercizio di tutti i propri diritti, desisteva da varie liti già incoate, e si dichiarava disposta a provvedere a tutto quanto era stato prescritto dal Governo con diversi decreti ingiunzionali per ridurre in buone condizioni di stabilità le opere per la costruzione dei 640 chilometri di ferrovia già da essa eseguite e compiere quelle che erano ancora mancanti.

Se non che, anche questa Convenzione non essendo riuscita ad un efficace risultamento, ed avendo pur essa dato luogo a varie divergenze, si addivenne alla conclusione di una seconda Convenzione, che fu sottoscritta nel giorno 10 marzo 1873, e che insieme ad un'appendice, che vi fu aggiunta nel dì 11 giugno detto anno, ottenne la sua approvazione col decreto ministeriale delli 2 successivo luglio.

Con quest'ultima Convenzione, senz' alcun pregiudizio delle rispettive ragioni delle parti, si pattuiva:

1° Che da una Commissione governativa si sarebbe proceduto, in contraddittorio della Società, ad una ricognizione generale dei lavori di tutte le sezioni ferroviarie indicate nell'articolo 4 della Convenzione 20 giugno 1868, e che *la detta ricognizione generale avrebbe avuto gli effetti del finale collaudo*, al quale (secondo le norme ordinarie) si sarebbe dovuto procedere dopo la completa ultimazione dei lavori suddetti;

2° Che la ricognizione generale predetta avrebbe avuto luogo sezione per sezione, e che in essa si sarebbero indicati e valutati i lavori che, a giudizio della Commissione governativa, rimanessero ad eseguirsi, affinchè la sezione stessa potesse dirsi compiuta e collaudata;

3° Che, dopo ultimata la ricognizione di ciascuna sezione, l'Amministrazione ne avrebbe preso possesso per farvi eseguire, in quel modo che avesse stimato conveniente ed opportuno, in luogo e vece della Società, i lavori indicati dalla Commissione governativa, valendosi all'uopo, e fino a concorrenza, delle somme ancora disponibili nelle casse dello Stato sui prezzo stabilito dalla Convenzione 20 giugno 1868, e del valore delle Obbligazioni tuttora vincolate a cauzione, giusta l'art. 18 della Convenzione medesima;

4° Che nei detti lavori, da eseguirsi dall'Amministrazione, dovessero essere compresi i *ponti definitivi*, di cui nell'articolo 8 del *Capitolato speciale*, annesso alla Convenzione 20 giugno 1868, valendosi per la esecuzione dei detti ponti dei Buoni del Tesoro depositati dalla Società ed accennati all'articolo 7 della Convenzione 8 febbraio 1872, e ciò fino a concorrenza della relativa spesa;

5° Che, compinta la ricognizione generale, dovessero restituirsi alla Società quei valori che risultassero eccedenti le spese a farsi;

6° E finalmente che tutte le controversie tra l'Amministrazione e la Società Vitali, Charles, Picard e Comp., relative alle suddette Convenzioni 20 giugno 1868, 8 febbraio 1872 e 10 marzo 1873, dovessero essere decise da un *Collegio arbitrale*, composto di tre arbitri, di cui due da eleggersi da ciascuna delle parti, ed il terzo da nominarsi d'accordo dalle parti stesse, od, in caso di disaccordo, dal Tribunale civile e correzionale di Roma.

A mente della preindicata Convenzione del 10 marzo 1873, e dopo che la Commissione governativa produsse la propria relazione, venne nominato il Collegio arbitrale, che in definitiva riuscì composto dei signori commendatori avv. Tommaso Corsi, Francesco Piccoli e Giacomo Astengo; i quali, con sentenza delli 22 giugno 1875, stabilite le basi che dovevano servire alla interpretazione del contratto 20 giugno e 30 agosto 1868, ordinarono che si procedesse ad

una perizia giudiziale per riconoscere le opere, le spese e i danni, a cui soltanto dovesse la Società Vitali, Charles, Picard e Comp., a termini del suo contratto, aversi per obbligata, con determinazione eziandio del loro ammontare.

Contro di questa senteuza ricorsero iu appello il Ministero dei lavori pubblici in via principale, ed incidentalmente la Società Vitali e Comp.; ma la regia Corte di appello di Roma, con sentenza del 15 aprile 1876, confermò il lodo degli arbitri, modificandolo nel senso, che non dovesse, come era stato ammesso dagli arbitri stessi, incombere alla Società di provvedere e collocare un secondo tavolato metallico sulla parte dei ponti di luce superiore ai 10 metri, riservata per un secondo binario; e che per conseguenza il Governo dovesse pagare alla Società la somma di L. 2,382,792.22 sulle somme ritenute in forza della Convenzione 10 marzo 1873 per la esecuzione dell'indicato lavoro.

La Corte di appello poi introdusse un'altra modificazione nel lodo arbitrale, ordinando che i periti verificassero altresì, se i 640 chilometri delle ferrovie Calabro-Sicule potessero dirsi in istato di definitivo collaudo, il giorno in cui fu ultimata la ricognizione, colle opere eseguite dalla Società costruttrice; e se per compierli ed ultimarli nei precisi termini della Convenzione 20 giugno, 30 agosto 1868, ed annessovi Capitolato, fossero necessarie le altre opere prescritte dalla Commissione governativa di ricognizione.

Contro la parte della sentenza della regia Corto di appello di Roma, che riguardava la provvista ed il collocamento in opera della seconda travata metallica sui ponti di una luce superiore a dieci metri, i Ministeri delle finanze e dei lavori pubblici promossero domanda di rivocazione, che non venne però favorevolmente accolta; ed essendo state pure respinte le opposizioni fatte dai due Ministeri agli atti di precetto fatti loro intimare dalla Società Vitali e compagni pel pagamento della somma, al quale il Governo era stato come sopra condannato, il medesimo si indusse a soddisfarla; e ciò fece in seguito a due Convenzioni dell'8 febbraio e 24 maggio 1877, colle quali, oltre al prorogare il termine assegnato agli arbitri per pronunziare il loro lodo definitivo, si convenne la sospensione dei giudizii che erano stati portati in Cassazione, tenuta ferma però la continuazione di quello arbitrale, e ciò nello intento di avviarsi ad un amichevole componimento.

Frattanto i periti, nel giorno 21 aprile 1877, presentarono la loro relazione, nella quale, dopo di avere indicati quali fossero i lavori ancora da farsi dalla Società in esecuzione del contratto 20 giugno, 30 agosto 1868, e quali eseguiti in eccesso del contratto medesimo, dichiaravano che la detta Società rimaneva creditrice dal Governo per lavori eseguiti in più di L. 5,701,624.45.

Continuatasi la causa dinanzi agli arbitri, la Società Vitali, Charles, Picard e Comp. accettò in massima i risultamenti della perizia, domandando però un compenso complessivo di L. 33,430,310.26 pei seguenti titoli:

1. Per pagamento del prezzo dei lavori stati dichiarati fuori contratto;

2. Per restituzione della cauzione, per residuo prezzo di lavori ancora esistenti a mani del Governo, e per materiali e cantieri ceduti;

3. Per rettificazione di conti colla Direzione generale del Tesoro;

4. Per interessi di mora al 6 per cento;

5. Infine per risarcimenti di danni.

Il Governo a sua volta, tra diverse domande secondarie che esponeva ai signori arbitri, dichiarava di non accettare i risultamenti della perizia giudiziale, e chiedeva, per contrario, che si dovesse ritenere la Società debitrice verso il Governo per non avere eseguito tutti i lavori necessarii per ridurre le linee da essa costrutte in condizioni da poter essere definitivamente collaudate.

A questo punto le parti, mandando ad esecuzione il proposito di addivenire ad un amichevole componimento, iniziarono fra loro le necessarie trattative, le quali condussero alla stipulazione dell'atto 17 agosto 1877, già menzionato in principio della presente Relazione.

Nell'atto di cui sopra, oltre dello avere ottenuto dal signor cav. Filippo Vitali, rappresentante la Società, quale socio gerente liquidatore, l'abbandono di diverse partite che esso aveva esposte come crediti della Società, e di quella in ispecie relativa ai danni ed alle perdite, che si faceva salire a circa 12 milioni, venne pure diminuita la somma che stava, secondo la relazione peritale, a credito della Società stessa per i lavori in più del contratto, che ascendeva a L. 2,701,624.45, riducendola a L. 4,700,000.

Ed in definitiva, a transazione di ogni divergenza, fu convenuto di pagare alla Società la somma di lire 11 milioni, oltre alle lire 2,382,792.22, già pagate precedentemente in dipendenza della sentenza della regia Corte d'appello di Roma delli 15 aprile 1876, relativa al secondo tavolato metallico sui ponti superiori a 10 metri di luce.

La detta somma di lire 11 milioni si compone come segue;

a) Pei lavori in più del contratto contemplati nella predetta relazione peritale . . . . . . L.	4,700,000.00
b) Interessi in ragione del 6 per cento sulla predetta somma per cinqne anni, e cioè dal 1° gennaio 1873, epoca in cui la Società aveva completamente lasciati i lavori . »	1,410,000.00
c) Per importo in capitale ed interessi di cantieri, materiali ed accessorii, legnami e ferramenta, di cui il Governo prese possesso insieme alle linee, a termine della Conven-10 marzo 1873 . . . . »	330,000.00
d) Importare dei valori cauzionali di ragione della Società, che trovavansi depositati presso il Governo, e che, d'accordo delle parti, vennero riconosciuti nella cifra tonda di »	4,500,000.00
e) Somma residuale su quella stabilita colla Convenzione 20 giugno 1868 . . . . »	1,500,000.00
f) Interessi sulla predetta somma, alla ragione del 6 per cento e per cinque anni »	450,000.00
g) Credito della Società verso il Tesoro dello Stato per tutte le partite del conto corrente, tenuto fra il detto Tesoro e la Società »	1,000,000.00
In somma L.	13,890,000.00
Deduzione della somma già pagata, come si disse, in . . . . »	2,382,792.22
Restano L.	11,507,207.78
Sulle quali il signor cav. Filippo Vitali avendo da ultimo acconsentito a rilasciare »	507,207.78
Risultano le L.	11,000,000 00

Coll'articolo 4 però del preindicato atto di transazione, il Governo si è assicurato il rimborso di L. 600 mila per imposta di ricchezza mobile, dovuta dalla Società Vitali, facendo espressamente rinunciare dalla medesima ad un ricorso inoltrato in Cassazione contro una sentenza emanata dalla regia Corte di appello di Genova addì 16 giugno 1876, che era riuscita, al detto riguardo, favorevole al Governo.

Dopo le già intervenute sentenze degli arbitri e della Corte di appello di Roma, e dopo la relazione peritale, che tutte erano riuscite sfavorevoli al Governo, non si poteva guari far fondamento sulla definitiva liquidazione che avrebbero fatta gli arbitri e sperare che essa fosse riuscita migliore di quanto si potè ottenere colla transazione in questione; nè, del resto, potevasi fare a fidanza sulle decisioni della Corte di cassazione, presso cui la sentenza della Corte di appello di Roma delli 15 aprile 1876 fu impugnata con apposito ricorso; perciocchè, come bene osservò il Consiglio di Stato nel suo parere emesso addì 3 novembre 1877, era « molto probabile che sulle questioni principali di merito, cioè sulla natura ed estensione delle obbligazioni assunte dalla Società Vitali, Charles, Picard e Comp., la ammissibilità del ricorso avrebbe incontrato la obbiezione che, trattandosi insomma di interpretazione di contratto e di stabilire quale fosse la comune intenzione delle parti nel concludere la Convenzione modificata del 20 giugno e 30 agosto 1868, la sentenza non potrebbe cadere sotto la censura della Cassazione ».

Non solo per questa considerazione, ma ancora per molte altre espresse dal prelodato Consiglio di Stato nel precitato suo parere del 3 novembre 1877, il medesimo ammetteva la convenienza che l'atto di transazione venisse senza altro approvato e potesse avere la sua piena esecuzione.

Infatti, in ordine alle partite precedentemente indicate alle lettere *a*, *c*, *d*, *e*, *g*, non è difficile, dopo la più leggera disamina, il rendersi persuasi che sulle medesime non sarebbe stato possibile l'ottenere una maggiore riduzione; e quanto a quelle *b* ed *f*, che riguardano interessi sovra somme dovute, se per caso apparissero a qualcuno alquanto elevate, basterà, a provarne l'ammissibilità, l'osservare che coll'averle accordate, si è potuto più facilmente ottenere dalla Società l'abbandono di altre partite, ed in ispecie di quella gravissima riguardante i danni e le perdite, e sulla quale riesciva ben dubbioso ed incerto ciò che avrebbero in definitiva pronunziato gli arbitri della lite.

Il Ministero quindi, nella convinzione in cui trovasi che convenga di ammettere la transazione intesa addì 17 agosto 1877 colla Società Vitali, Charles, Picard e Comp., aveva per la sua esecuzione domandato i fondi coll'art. 5 del progetto del bilancio dell'entrata per il prossimo anno 1878, ed aveva iscritta per memoria la corrispondente in uscita al capitolo 146 nello stato di prima previsione delle spese pel Ministero dei lavori pubblici per l'anno suddetto.

Se non che la Sotto-Commissione pei bilanci delle finanze, avendo sollevata nel suo seno la questione preliminare di massima, se la transazione conchiusa dal Governo colla Società Vitali, Charles, Picard e Comp. possa fare oggetto di una semplice disposizione di bilancio, ovvero debba essere approvata con legge speciale, deferì la risoluzione della questione alla vostra Commissione generale del bilancio.

E questa, sul riflesso « che i fatti su cui cade la transazione riguardano la Convenzione 9 luglio 1863 tra il Governo e la Società Vittorio Emanuele e la Convenzione 20 giugno 1868 tra il Governo, la Società Vittorio Emanuele e la summenzionata Società Vitali, Charles, Picard e Comp., approvata la prima con legge 25 agosto 1863 e l'altra con legge 31 agosto 1868; e che quindi tale transazione può implicitamente contenere modificazioni a Convenzioni approvate con atto legislativo, espresse il voto che essa debba essere sottoposta al Parlamento con progetto di legge speciale, dichiarando però che apprezzava favorevolmente le ragioni che indussero il Governo a quella transazione, e limitandosi alla questione di forma, non intendeva per nulla pregiudicare il merito ».

Il riferente credette che la transazione in discorso, stipulata nell'interesse dello Stato dal Direttore generale del Tesoro pel Ministero delle finanze, e dal Direttore generale delle strade ferrate pel Ministero dei lavori pubblici, potesse essere approvata con un semplice atto del Potere esecutivo. Tale è stata pure l'opinione della Corte dei conti, che non esitò a registrare il relativo decreto. Ma dal momento che un dubbio si è sollevato, e che trattasi d'una spesa tanto rilevante, il riferente, deferendo al summentovato voto della vostra Commissione generale del bilancio, e nella piena fiducia che voi, o signori, sarete per dividere lo avviso esternato dal Consiglio di Stato e dalla prelodata Commissione generale sulla convenienza di approvare l'atto di transazione di cui si è fin quì parlato, ha l'onore di proporre alla vostra approvazione il quì unito progetto di legge.

Coll'articolo primo del detto progetto viene approvato l'atto di transazione, inteso addì 17 agosto 1877 tra i Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze colla Società Vitali, Charles, Picard e Compagni.

Coll'articolo secondo si chiede la autorizzazione al pagamento della somma di dieci milioni di lire alla suddetta Impresa Vitali e Compagni. Su del che occorre di osservare che, come si è già detto, la somma effettivamente da pagarsi alla detta Società, a termini dell'atto di transazione 17 agosto 1877, è di L. 11 milioni; ma la domanda viene fatta per soli 10 milioni, in quanto che il Governo, sulle somme depositate dalla Società a titolo di cauzione, tiene ancora disponibile un milione circa, che verrà pagato alla ridetta Società a compimento degli 11 milioni preindicati.

Coll'articolo terzo si provvede al modo di fare fronte al pagamento dei 10 milioni. Trattandosi di spesa relativa a liquidazione pei lavori delle ferrovie Calabro-Sicule, o, in altri termini, di spesa facente carico allo Stato per la costruzione delle dette ferrovie, è d'uopo provvedere la somma occorrente mediante alienazione di rendita, seguitando le disposizioni della legge 28 agosto 1870, n. 5858, e i precedenti della Camera, in forza dei quali i capitali necessarii per le sopraddette spese, che sono produttive, non debbono far carico al bilancio, se non limitatamente agli interessi corrispondenti.

E qui occorre di osservare che nel progetto di legge di approvazione dello stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1878, all'articolo 5 già precedentemente citato, si chiede la facoltà di iscrivere e alienare tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta occorre per ricavare la somma di L. 57,200,000, nella quale somma è compresa quella di cui trattasi, di L. 10 milioni da pagarsi alla So-

cietà Vitali, Charles, Picard e C., per effetto della transazione 17 agosto 1877.

In seguito pertanto alla presentazione del presente speciale progetto di legge, fa d'uopo portare la conseguente modificazione all'art. 5 del suddetto stato di prima previsione per l'entrata, limitando a sole L. 47,200,000 la somma per la quale il Governo avrebbe facoltà di alienare rendita consolidata. Ma di questo il riferente si farà premura di rendere consapevole la vostra Commissione generale del bilancio, affinchè essa ne tenga conto nella Relazione che sarà per presentare sul detto stato di prima previsione.

Al riguardo finalmente del quarto ed ultimo articolo dell'unito schema dì legge, si nota che, siccome, a termini dell'art. 4 dell'atto di transazione, la Società Vitali e C. deve pagare allo Stato la somma di L. 600,000 tra capitali ed interessi per debito di imposta di ricchezza mobile, così al capitolo 58, contemplato dal suddetto art. 4, verrà applicato l'ammontare degli interessi suddetti, dovendo il capitale essere versato come arretrato dell'imposta; ed inoltre saranno pure introitate, con applicazione al detto capitolo, quelle altre somme che per avventura, mediante la realizzazione dei valori ceduti allo Stato dalla Società Vitali e Comp., eccedessero il milione da corrispondersi a quest'ultima a compimento degli undici milioni ancora da pagarsi a termini della transazione.

Progetto di legge.

Art. 1. È approvato l'atto stipulato addì 17 agosto 1877 tra i Ministeri dei lavori pubblici e delle finanze ed il cav. Filippo Vitali, come gerente liquidatore della Società Vitali, Charles, Picard e Comp., col quale atto vengono transatte e risolte tutte le controversie insorte tra l'Amministrazione pubblica e la predetta Società Vitali e Comp., in dipendenza della costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule, contemplate nella legge 31 agosto 1868, n. 4587.

Art. 2. Per la esecuzione dell'atto di cui sovra, è autorizzata la spesa straordinaria di dieci milioni di lire, la quale sarà inscritta al capitolo 146 dello stato di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1878.

Art. 3. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel Gran libro del Debito pubblico e ad alienare tanta rendita consolidata 5 per cento, quanta basti a ricavare la somma di cui all'articolo precedente.

Art. 4. Le somme che, per effetto del succitato atto di transazione, fossero a ricuperarsi dalla Società Vitali, Charles, Picard e Compagni, saranno introitate al capitolo 58, già iscritto per memoria nello stato di prima previsione dell'entrata per l'anno 1878.

IL PONTE-VIADOTTO SULL'OGLIO
per la nuova ferrovia da Treviglio a Rovato

Tra le opere di recente costruzione che meritano speciale menzione è da annoverarsi il ponte-viadotto attraversante il fiume Oglio e la relativa vallata presso Chiari, il quale deve servire per la nuova linea ferroviaria a doppio binario da Treviglio a Rovato, che in breve tempo si aprirà al pubblico servizio.

Questo ponte-viadotto, che, come gli altri lavori della nuova linea, venne studiato ed è costruito per cura della Società ferroviaria dell'Alta Italia, ha la lunghezza di m. 121.74, ed un'altezza media di m. 15.70. Esso è costituito da un grand'arco centrale in corrispondenza al letto del fiume, avente la corda di m. 42.00 e la freccia di m. 11.90; e da tre archi minori a pieno centro, dell'apertura di m. 8.00, ricorrenti a destra ed a sinistra dell'arco principale.

L'attraversamento della vallata dell'Oglio in questa località, se non presentava serie difficoltà da superarsi, fu però oggetto di accurati studii allo scopo di ottenere il maggior possibile risparmio di spesa, proporzionando inoltre i lavori di terra coi lavori di muratura, in modo che potessero essere contemporaneamente condotti a termine.

Paragonati fra loro i diversi progetti studiati, di un semplice ponte ad una o più arcate limitato all'attraversamento del fiume, e di un ponte-viadotto ad archi uguali, tanto in corrispondenza al fiume che alle golene laterali, o ad una grande arcata attraversante il fiume con arcate minori nelle golene, si trovò preferibile quest'ultimo progetto; il quale, mentre non importava spese sensibilmente maggiori degli altri, toglieva ogni dubbio di possibili alterazioni nel regime del corso d'acqua, ed eliminava ogni eventualità di successivi danni alle fondazioni per causa delle piene, inconvenienti che potevano verificarsi nel caso della costruzione di un ponte con sostegni posti nell'alveo del fiume.

L'apertura massima da assegnarsi al grande arco centrale, stabilita prima di m. 36.00, venne successivamente portata a m. 42.00, allo scopo di rimovere qualsiasi dubbio che l'azione delle spalle potesse arrecare la benchè minima alterazione nel corso delle acque a danno delle erogazioni, che si trovano non molto discoste dalla località nella quale è costrutto il nuovo ponte.

All'arco centrale, costruito in mattoni, vennero assegnati gli spessori di m. 1.40 alla chiave e di m. 2.40 all'imposta; e la verifica della relativa stabilità venne fatta, applicando la nuova teoria dell'equilibrio dei sistemi compressibili, come quella ritenuta la più precisa, perchè determina tutte le condizioni d'equilibrio, senza bisogno di introdurre nei calcoli alcuna arbitraria ipotesi.

Accertato così che cogli spessori sopraindicati la vôlta non sarebbe stata soggetta a pressioni maggiori di chilog. 12.70 per centimetro quadrato alla chiave e di chilog. 22.64 all'imposta, e che i piedritti avevano robustezza più che sufficiente per resistere alle spinte, non rimase alcun dubbio intorno alla stabilità dell'opera.

I lavori del ponte furono incominciati il 1° febbraio del corrente anno; al principio di ottobre si diede mano alla costruzione della grande arcata, la quale venne eseguita in 25 giorni e disarmata 32 giorni dopo la chiusura, ossia il 28 novembre. Il volume dell'arcata essendo di metri cubi 786, ne segue che la media giornaliera del volume di vôlta eseguito fu di metri cubi 31.44.

Nel disarmo della vôlta ebbe luogo un cedimento di soli centimetri 4.5, e non si produsse alcuna soluzione di continuità; e questo risultato concorda con quelli dati dal calcolo, i quali mostravano che erano soddisfatte tutte le condizioni, perchè nella vôlta non si producesse alcuna

screpolatura; esso dimostra inoltre che il lavoro fu eseguito con grandissima diligenza, il che torna a lode tanto dell'Impresa assuntrice dei lavori, quanto degli ingegneri che li sorvegliarono.

L'armatura dell'arcata era composta di 7 grandi centine, sostenute da 7 stilate battute a rifiuto nel letto del fiume, le quali si elevavano al disopra delle massime piene. La parte superiore delle centine era foggiata a ventaglio, l'inferiore a semplici colonne controventate e puntoni. Fra le centine e le stilate erano collocati gli apparecchi pel disarmo. Questa armatura, assai semplice, ma molto robusta, ha dato i più soddisfacenti risultati; giacchè, costrutta con una sopraelevazione di. 0,15 per tener conto dei cedimenti propri e di quello della vôlta, essa ha ceduto alla chiave m. 0,015 durante la montatura, e m. 0,065 sotto i carichi di prova, ossia m. 0,080; cosicchè, aggiungendovi il cedimento di m. 0,045 avvenuto nella vôlta durante e dopo il disarmo, si ha un abbassamento totale di m. 0,125.

Vedesi dunque che la curva d'intradosso trovasi rialzata soltanto di m. 0,025 rispetto alla curva di progetto; e siccome la vôlta si abbasserà ancora qualche poco col caricarla dei rinfianchi e della massicciata, così si può presumere che, ad opera finita, la monta della vôlta sarà quasi esattamente quella di m. 11.90 fissata nel progetto.

Le accurate e numerose esperienze eseguite sulla resistenza dei mattoni di provenienze diverse avendo dato che i mattoni delle fornaci della ditta Murnigotti di Cremona erano i più resistenti, non essendosi rotti che a pressioni superiori a chilog. 300 per centim. quad., ed avendo resistito in alcune esperienze anche ad oltre chilog. 500, se ne affidò la fornitura a questa Ditta, che ebbe a compierla con lodevole regolarità.

Si è creduto utile di esporre questi pochi cenni intorno ad un ponte che contiene una delle più grandi arcate che siano fin qui state costruite in mattoni per le ferrovie, e che per l'arditezza del concetto, non meno che per la perfezione e celerità con cui fu eseguita, onora il Corpo degli ingegneri dell'Alta Italia. X.

Nostre Corrispondenze

Roma, 11 dicembre.

Non v'ha più dubbio che un buon numero di deputati della maggioranza rimasta tuttora fedele alla religione Agostiniana, respingendo pur sempre il dogma dell'*incipiente sfiducia* della Chiesa Benedettina, si collegherà nullameno alla medesima per chiedere al Ministero la separazione assoluta del progetto di legge per le nuove costruzioni ferroviarie da quello delle Convenzioni per l'esercizio. Noi non siamo punto contrarii, essi dichiarano, al maggiore sviluppo della nostra rete di strade ferrate, e vogliamo anzi vivamente, sinceramente, soddisfare il legittimo desiderio, l'urgente bisogno di molte provincie, mediante il compimento delle nuove linee, le quali, se cagioneranno temporanei aggravii alle finanze dello Stato, diverranno prossimamente, alla loro volta, cespiti di nuove entrate, fattori di nuova prosperità per l'intera nazione.

Ma, appunto nella considerazione di siffatti nostri propositi, noi poniamo la condizione *sine qua non*, che i due disegni di legge abbiano ad affrontare separatamente i loro destini parlamentari. Il contratto per l'esercizio di tutte le nostre strade ferrate è soggetto di tale e tanta gravità per sè stesso, da richiedere per il suo esame e la sua discussione la maggiore serenità di mente e la maggiore calma dell'animo di ogni deputato. E serenità e calma sarebbero interamente perdute, e la coscienza verrebbe profondamente conturbata, quando i membri della Camera fossero posti tra l'incudine dell'impellente necessità per il proprio Collegio o per la propria provincia di una nuova linea ferroviaria, e il martello delle Convenzioni per l'esercizio; quando, senza facoltà di elezione, o dovessero salvare queste a forza, per il solo amore di quelle, o dovessero coinvolgere entrambe le proposte legislative nella rovina medesima.

D'altra parte, chi si mostra addentro nelle segrete cose del Ministero assevera esistere un nesso addirittura indissolubile tra le Convenzioni per l'esercizio ferroviario e le nuove costruzioni. Egli è esclusivamente in grazia del contratto d'esercizio stipulato il 20 novembre p. p. che il Governo può assumere la responsabilità di proporre al Parlamento l'enormissima spesa, supponiamo, di 600 milioni, ripartibili in 10 anni consecutivi, per nuove strade ferrate, avendo provveduto col contratto medesimo alla parte mancante dei capitali occorrenti alla costruzione delle nuove linee, e provveduto soprattutto con criterii sicuri al loro esercizio, locchè costituisce sempre la maggiore difficoltà di ogni concessione ferroviaria. Di maniera che, aggiungono i sostenitori delle Convenzioni, queste possono bene esaminarsi ed approvarsi, senza pur volere le nuove linee; ma, all'opposto, il progetto di legge per le nuove linee non potrà nè esaminarsi, nè approvarsi, senza le Convenzioni.

Ora, come è possibile esprimere un giudizio sulla pretesa indissolubilità competentemente sostenuta dagli uni, e sulla indispensabile separazione voluta dagli altri, senza attingere gli elementi del proprio giudizio dal testo del progetto di legge, per il quale gemono da tanti giorni i torchi e sudano gli illustri correttori delle bozze di stampa? Per domani è annunziata alle genti la sospirata divulgazione della gran legge, salvo che sopraggiungano altri indugi e pentimenti di redazione ancora possibili. Comunque, non sarà più oramai questione che di ore, ed appresso potremo forse arguire ciò che avverrà. —

Non ebbi agio che di scorrere rapidamente la Relazione dell'on. La Porta sul bilancio di prima previsione pel 1878 del Ministero dei lavori pubblici, e mi colpirono nullameno alcune gravi inesattezze. Porrò in rilievo le principali, come atto di giustizia verso l'on. Zanardelli, al quale io non ho mai bruciato un grano d'incenso sino a che rimase sugli altari del Gabinetto; ma ho la debolezza di volere la giustizia per tutti, e specialmente per i caduti.

Delle 184,233,794 lire stanziate per competenza e residui nel bilancio dei lavori pubblici pel 1877, furono soltanto spese a tutto il mese di settembre, cioè in tre quarti dell'anno, L. 90,165,190, e rimanevano conseguentemente disponibili L. 94,667,803, ossia qualcosa più della metà. Così osserva peregrinamente l'on. La Porta, traendone anche la più peregrina considerazione che, o le proposte di spese non furono abbastanza ponderate, o l'opera dell'Amministrazione fu lenta.

Ma cominciamo a dire, che 90 milioni e più spesi in 9 mesi corrispondono a 120 milioni e più spesi nell'intera annata, onde la pretesa metà disponibile si riduce tosto ad un solo terzo all'incirca.

Esaminiamo adesso un pochino, meno superficialmente dell'on. relatore precitato, queste somme cosidette disponibili. Troviamo 5 milioni, lasciando i rotti, ai capitoli 6, 7, 8 concernenti le strade; ebbene, le forniture del secondo semestre non si pagano mai che nell'anno successivo, ed è naturale quindi la disponibilità di una metà del fondo previsto, come competenza dell'anno in corso. Troviamo 6 milioni circa al capitolo 147, *Concorso del Governo nella*

spesa per la costruzione della ferrovia del S. Gottardo; ebbene, 1,666,000 lire costituiscono quella tale quota fissa che il Governo fu invitato dalla Commissione generale del bilancio e dal Parlamento a non pagare, per bocca stessa dell'on. La Porta, *finchè non avrà assicurata l'esecuzione delle strade di accesso, ai sensi del trattato di Berna;* e la somma mancante a completare i 6 milioni testè indicati, riguarda lavori il cui pagamento non è scaduto ancora. Troviamo 33 milioni circa ai cap. 152 e 153 per lavori affidati alla Società dell'Alta Italia; e se furono eseguiti o si trovano in corso inoltrato di esecuzione, informino le linee del Veneto aperte all'esercizio da mesi e mesi, informino la linea pontebbana e la deviazione di Bergamo, non ostante che i conti non siano ancora liquidati.

Abbiamo già, adunque, come indubbiamente spesi 120 + 5 + 6 + 33 milioni, vale a dire in totale 164; senza contare che nell'ultimo trimestre i pagamenti risultano sempre maggiori, e si danno molte somme per lavori già compiuti, che non si possono pagare a causa di questioni insorte. Onde sarebbe abbastanza ovvio, mediante il particolareggiato esame di ciascun capitolo, il convertire in semplice fumo l'arrosto dei 94 milioni ancora disponibili, ammannito alla Camera poco abilmente, o poco benevolmente, dall'on. La Porta. Egli fece una strana confusione tra il non speso e il non pagato (*). B.

(*) La discussione di questo bilancio essendo cominciata ieri soltanto alla Camera, ci riserbiamo di occuparcene nel prossimo numero. La Red.

Informazioni Particolari
del *MONITORE*

Domani, giovedì, presso gli Ufficii della Direzione generale dell'Alta Italia, avrà luogo una conferenza tra i rappresentanti del Consorzio delle Ferrovie Venete e quelli della suddetta Società, allo scopo di discutere le varie deliberazioni prese nella recente riunione di Verona dai delegati delle varie provincie interessate, intorno al servizio cumulativo tra le linee consorziali e quelle dell'Alta Italia.

Il giorno 8 corr., nella Stazione di Pavia si ebbe a lamentare un leggero urto tra due convogli, cioè quello N. 175 proveniente da Milano e quello N. 414 fermo in Stazione. In seguito di tale urto, sviarono la locomotiva del primo convoglio e tre carrozze di 3ª classe, cagionando lievi contusioni a 5 viaggiatori, ad uno dei macchinisti e ad un fuochista.

La causa dell'accidente pare doversi attribuire ad uno sbaglio della guardia-eccentrica, per non aver cioè girato l'eccentrica in modo da far entrare il convoglio 175 nel binario libero. Ciò, del resto, verrà constatato dall'apposita inchiesta in corso.

Veniamo informati da Pisa essere ultimate felicemente le fondazioni ad aria compressa dei quattro grandi cassoni metallici del nuovo ponte a doppio binario sul Serchio presso Migliarino, ad uso della ferrovia Pisa-Genova.

Queste fondazioni pneumatiche sono state eseguite dall'Impresa Industriale Italiana di costruzioni metalliche di Napoli, diretta dall'ing. A. Cottrau, con una rapidità di cui sinora non si aveva esempio.

Infatti, la prima fondazione (spalla Spezia), cominciata il 28 agosto, fu ultimata l'11 settembre, ossia in 20 giorni. La seconda (pila Spezia), cominciata il 21 settembre, fu ultimata l'8 ottobre, ossia in 17 giorni. La terza (pila Pisa), cominciata il 22 ottobre, fu ultimata il 7 novembre, ossia in 16 giorni. La quarta (spalla Pisa), cominciata il 17 novembre, è stata ultimata in questi giorni, malgrado le fortissime piene del fiume.

Questi risultati fanno onore al personale tecnico delle ferrovie dell'Alta Italia, che sovraintende a quei difficili lavori, ed anche al sig. I. Martorelli, ingegnere dell'Impresa Industriale, che li ha diretti.

In quanto alla travata matallica del ponte stesso, sappiamo che la sua fabbricazione fu iniziata in questi giorni nell'Opificio meccanico di Castellammare di Stabia dell'Impresa suddetta, e ciò in seguito ai risultati soddisfacentissimi degli esperimenti di prova sui ferri che comporranno quel ponte: esperimenti che furono ivi eseguiti dal sig. L. Pozzi, ing. caposezione delle Ferrovie dell'Alta Italia.

Ci scrivono da Ginevra che i lavori di avanzamento alla Galleria del Gottardo sono soddisfacenti. A ciascuna estremità del tunnel si trovano 3 locomotive: due ad aria compressa per la trazione interna, ed una a fuoco per la trazione esterna dei materiali di escavo. La cubatura degli sterri da qualche mese corrisponde quasi regolarmente ad un avanzamento mensile medio di 110 a 120 metri correnti di tunnel interamente escavato nelle dimensioni della sezione normale del diagramma.

Quanto alle due piccole gallerie di testa, esse incontrarono gravi difficoltà, che ne rallentarono pel momento il progresso; specialmente ad Airolo una *falla*, in direzione dell'asse del tunnel e d'una larghezza che varia da uno a tre metri circa, impedisce molto l'avanzamento, e richiede delle armature in legno.

Ci scrivono da Como che il 3 corrente venne ivi firmato l'istromento, con cui si è costituita una Società, sotto la ragione Martino Novi e Comp., avente per iscopo l'istituzione di un nuovo servizio economico di navigazione sul lago di Como.

Questo nuovo servizio, limitato per ora alla tratta Como-Menaggio, verrà iniziato nel prossimo aprile con due piccoli piroscafi ad elice di nuovo modello, che sono già in costruzione, uno nelle officine Escher Wyss e Comp. di Zurigo, l'altro in quelle dei fratelli Sulzer di Winterthur.

Notizie Ferroviarie Italiane

L'inchiesta ferroviaria. — Il *Diritto* ritorna alla carica sulla questione ferroviaria, rispondendo particolarmente all' *Opinione*, che si meravigliava del suo silenzio dopo la proposta di un'inchiesta parlamentare, ed alla *Perseveranza*, che contesta l'utilità di un simile procedimento

Amico e ammiratore dell'onorevole Depretis, il *Diritto* mantiene la sua indipendenza; ed aggiunge che la dimiso

sione dell'on. Zanardelli, provocata da' suoi dubbii circa la bontà delle Convenzioni, gettò l'incertezza nel paese, e conviene dissipare le diffidenze favorite dal mistero.

Quando si discussero le Convenzioni pel riscatto, gli on. Correnti e Maurogònato, sedenti negli opposti lati della Camera, propugnarono la convenienza dell'inchiesta. Accettando tale proposta, l'on. Depretis non diminuisce il proprio prestigio. Egli studiò maturamente la questione, ma sbagliò la procedura. Il silenzio da lui serbato impedisce al paese di formarsi un criterio esatto su di essa.

Bisogna, aggiunge il *Diritto*, escire arditamente da questa situazione piena d'incertezze e pericoli. Alcuni contano i voti della maggioranza, prima che si conoscano le Convenzioni. Questi calcoli imprudenti possono diffondere la persuasione ch'esistano nel Parlamento interessi superiori alle convinzioni.

Conclude respingendo sdegnosamente il cinico linguaggio di certi giornali, in nome della dignità della Camera: esso nutre fiducia che la Destra e la Sinistra procederanno spassionatamente nell'esame del grande problema. —

L'Opinione, con un nuovo articolo, si associa pienamente alle parole del *Diritto*; noi crediamo inutile ogni ulteriore commento, ora che le Convenzioni son pubblicate e che la Camera dovrà pronunciarsi sulle medesime.

Tariffe ferroviarie e nuove ferrovie a Genova. — Nella seduta straordinaria del 7 corr., al Consiglio comunale di Genova, il cons. Berio svolse la seguente proposta:

« Il Consiglio, — considerando che, per rimediare in parte al continuo deperimento del commercio di Genova, è urgente ed assolutamente necessario che il Governo:

« 1. Approvi la Convenzione stipulata a Parigi, nel giorno 15 marzo 1875, fra le Società Paris-Lyon-Mediterranée, Alta Italia e Svizzera Occidentale, relativamente alla soppressione delle tariffe differenziali;

« 2. Provveda alla sollecita costruzione di una ferrovia succursale a quella dei Giovi, che supplisca all'insufficienza dell'attuale, e metta Genova in grado di potersi giovare della ferrovia del Gottardo;

« In carica l'Assessore anziano e quattro membri della Giunta di recarsi al più presto possibile in Roma per esporre al Ministero questi supremi bisogni del commercio ligure e sollecitare favorevoli deliberazioni in proposito. Invita i signori senatori e deputati della Liguria di coadiuvare, colla loro influenza, la suddetta rappresentanza. La Commissione si adoprerà altresì per impedire che sia tolto dalla città di Genova quanto ancora le rimane dell'antica Scuola di Marina. »

La Giunta aderì alla proposta del cons. Berio, a cui si associarono pure i cons. Bignone e Brusco.

Il cons. Casaretto credette opportuno di aggiungere alle istanze proposte dal cons. Berio quella, che la strada ferrata tra Spezia e Parma passi per Varese, allo scopo di raccorciare il cammino fra Genova e la via del Brennero, e di meglio tutelare gl'interessi relativi alla difesa dello Stato.

Messa ai voti la proposta Berio coll'aggiunta Casaretto, il Consiglio approvò l'una e l'altra per acclamazione a voti unanimi.

— I giornali di Genova annunciano poi che gli assessori municipali Gagliardo, D. Celesia, Tortarolo e Cambiaso sono già partiti per Roma per portare al Governo le proteste ed i reclami di Genova, in dipendenza del suddetto voto del Consiglio comunale.

Ferrovia Torino-Carmagnola-Bra. — Nella seduta di ieri, il presidente del Consiglio presentò alla Camera dei deputati la Convenzione per la costruzione della ferrovia Torino-Carmagnola-Bra a sezione ridotta. La Camera accordò l'urgenza al relativo progetto di legge.

Ferrovie in Piemonte. — La Giunta municipale di Pinerolo ha deliberato di proporre al Consiglio comunale lo stanziamento di lire 100,000, quale concorso alla ferrovia Barge-Bricherasio, di cui si è parlato nel numero precedente.

Il Consiglio comunale di Bagnolo deliberò il sussidio di L. 130,000 per tale ferrovia, adottando identiche conclusioni a quelle del Comune di Barge.

Ed il piccolo Comune di Campiglione votò la sovvenzione di L. 16,000 chiestagli dal Comitato, da pagarsi quando sia costrutto l'asse stradale della ferrovia.

Ferrovia Novara-Varallo. — Il *Corriere di Novara* riferisce che nella seduta tenutasi mercoledì scorso dalla Giunta e dal Comitato della ferrovia, si sarebbe dato l'incarico ai tre deputati signori comm. Perazzi, ingegnere Serazzi e comm. generale Magnani Ricotti, ed al comm. ingegnere Axerio di venire ad una conclusione col Governo, per provocare poi le deliberazioni dei Comuni interessati.

Stazione di Udine. — Leggiamo nel *Giornale di Udine* dell'8:

La Direzione dell'esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia ha fatto sapere alla nostra Camera di commercio, che anch'essa da molto tempo era persuasa dell'insufficienza della Stazione di Udine e dell'urgenza di ampliarla nell'interesse dell'esercizio medesimo. Non soltanto il compimento non lontano della ferrovia pontebbana, che apporterà un grande movimento alla Stazione di Udine, richiede tale ampliamento; ma recentemente si aggiunsero altre circostanze a richiederlo, e nominatamente in seguito a domande sporte dall'Autorità militare e dal servizio delle Finanze, per la costruzione di uno scalo militare e di un magazzino di materie infiammabili. Per questo, si dovette fare un nuovo progetto d'ampliamento, coordinato a tali nuove esigenze: progetto che sarà al più presto consegnato all'approvazione governativa. È da sperarsi quindi che non si tardi molto a dar mano ai lavori.

Ferrovie Calabro-Sicule. — Il 26 corr., presso il Ministero dei lavori pubblici e presso la Prefettura di Caltanissetta, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori occorrenti al consolidamento del tronco delle ferrovie Calabro-Sicule (linea Leonforte-Licata), compreso fra Leonforte e Villarosa, in provincia di Caltanissetta, per la presunta somma di L. 375,000.

Il tempo utile per la ultimazione dei lavori è stabilito in mesi sei, a decorrere dal giorno della consegna.

Deposito interinale L. 19,000; cauzione definitiva lire 38,000, in numerario o rendita Debito pubblico.

Ferrovie siciliane. — Scrive il *Paese*:

Continuano le pratiche per la costituzione della Società assuntrice della rete ferroviaria siciliana.

Sappiamo che finora all'iniziativa del comm. Florio hanno aderito i signori senatore Villa Riso, Filippo Vita ed Enrico Parisi, sottoscrivendo in complesso per la bella cifra di due milioni di lire.

È evidente, ciò non pertanto, che queste sottoscrizioni non dànno che una parte del capitale necessario perchè l'operazione sia compiuta.

Tramway a Genova. — La *Gazzetta di Genova* dice che è stata presentata a quella Giunta una domanda di due privati, tendente ad ottenere la facoltà di aprire una galleria rettilinea in quel distacco che sta fra il palazzo municipale e il palazzo Podestà, galleria che si spingerebbe fin sotto l'altipiano di Castelletto. Da questo punto ed a mezzo d'un ascensore meccanico, i cittadini salirebbero in pochi momenti a quell'altezza, meno frequentata in oggi a causa della difficile e faticosa salita.

La costruzione di questa galleria e l'attivazione del relativo ascensore sarebbero coordinate all'impianto di una ferrovia a cavalli, che, partendo da piazza Manin, percorrerebbe l'intiera via di circonvallazione a Monte, passando appunto a fianco alla stazione montana dell'ascensore.

Per quest'opera, i proponenti non chiedono al Comune altra facilitazione che la gratuita concessione d'una piccola area sulla spianata di Castelletto, dove appunto si farebbe l'apertura del pozzo necessario allo stabilimento dell'ascensore.

Aggressione in ferrovia. — La *Gazzetta dell'Emilia*, del 4 corr., assicura che, in seguito all'istruttoria fattasi

circa l'aggressione del treno di Vergato, di cui si è parlato nel nostro numero del 14 novembre p. p., l'Autorità credette rinvenirvi gli estremi del reato di simulazione, e pose in istato d'arresto il conduttore sig. Castelvetri e il guardafreni Buratti. Quest'ultimo, a quanto pare, si sarebbe prestato a legare il primo, appoggiandone le dichiarazioni circa la inventata aggressione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il Gran Consiglio del Ticino, nella seduta del 3 corr., doveva discutere sulla questione ferroviaria posta all'ordine del giorno. Però dal resoconto pubblicato dalla *Gazz. Tic.* rilevasi chè il sig. *Gianella* propose che il Gran Consiglio si aggiornasse al 1° lunedì di febbraio, appena esauriti gli oggetti d'urgenza.

Il sig. *Battaglini* disse opinare che l'affare ferroviario è della più grande urgenza e che una dilazione recherà gran danno, se le idee contenute nel messaggio governativo sono condivise dal Gran Consiglio. Si oppone al rimando di quest'oggetto, non volendo che intanto, per forza degli avvenimenti, si arrivi all'accettazione del protocollo di Lucerna per parte degli altri Stati, e che il Cantone del Ticino si trovi condannato a veder surrogato il suo sussidio, e rassegnarsi a vedere lo stralcio della linea del Monte-Ceneri. Crede urgente di prendere attitudine ed armare la Deputazione, prima che si radunino le Camere federali e gl'industrianti e le Società abbiano a deliberare.

Come Stato, egli dice, siamo il terzo in linea di sussidio e si può far valere la nostra voce; al nostro rifiuto di 2 milioni ce ne sono altri 2 delle provincie di Como e Milano, che li negheranno; sono dunque già 4 milioni, che avranno il loro peso. Quando il Cantone Ticino abbia preso un'attitudine risoluta, sa che Como e Milano ne seguiranno l'esempio.

Il sig. *Rossi*, cons. di Stato, afferma essere illusione lo sperare che il rifiuto del Cantone Ticino possa far cadere il protocollo di Lucerna, comechè caldeggiato dalla Germania, cui fa eco l'Italia. Accenna alle difficoltà che si oppongono alla ricostituzione della Società del Gottardo sopra altre basi; e dice che per il Monte-Ceneri saranno dal Consiglio federale attivate delle pratiche speciali, sperando un sussidio *ad hoc* dalla Confederazione e dall'Italia. Ma il protocollo di Lucerna non si farà cadere.

Preferisce rimettersi all'aggiornamento, che veder accolte le proposte commissionali.

Il sig. *Mordasini* è dell'avviso del sig. *Battaglini*, l'oggetto ferroviario essendo il più vitale per il Cantone. È necessario che il Gran Consiglio possa parlare in tempo utile, e dire cosa ne pensi del protocollo di Lucerna, affinchè, anche mantenendo il protocollo, sappiano là dentro che bisognerà andare altrove a cercare i nostri 2 milioni e quei delle provincie di Como e Milano. Dichiara essere un errore il credere che i 2 milioni siano stati votati per la galleria del Gottardo; il Cantone Ticino ha vincolato ogni sussidio alla costruzione della rete interna, e non dovere il Ticino lasciarsi jugulare, per protestare poi quando sarà troppo tardi. L'urgenza è stata riconosciuta anche nel messaggio del Consiglio di Stato del 23 novembre, che dichiarava attendere un sollecito riscontro; non crede che sia scomparsa oggi, ma risulti invece molto maggiore.

Dopo alcune osservazioni dei signori *Respini* e *Gianella*, è adottata la massima dell'aggiornamento.

Il sig. *Respini* domanda però che sia rimandata al domani la discussione anche sulla sospensione o meno d'ogni deliberazione.

Messa in votazione tale proposta, è adottata.

— Nella successiva seduta del 4, dopo lunga ed animata discussione, il Gran Consiglio, con voti 49 contro 33, deliberava di rimandare la discussione dell'oggetto ferroviario alla nuova sessione.

Le conclusioni della maggioranza della Commissione (relatore sig. *Mordasini*) erano le seguenti :

« Art. 1. Lo Stato del Cantone Ticino non accetta il protocollo delle Conferenze internazionali tenute a Lucerna nel giugno p. p., a proposito della ferrovia del Gottardo.

« 2. Per conseguenza, non assume veruna compartecipazione al nuovo sussidio di otto milioni assegnato alla Svizzera in quel protocollo.

« 3. In conseguenza dell'abbandono della linea Bellinzona-Lugano pel Monteceneri sancito in detto protocollo, il Cantone Ticino non è più tenuto a corrispondere il sussidio già votato, e fa riserva di tutti i diritti, qualunque siano, portati dagli atti di concessione e relativi.

« Perciò il lodevole Consiglio di Stato è invitato a sospendere ogni ulteriore versamento di quote proporzionali od annualità fisse, fintanto che non ottenga positive e sicure garanzie che la linea Bellinzona-Lugano pel Monte-Ceneri sarà costrutta nei termini stabiliti.

« 4. Il lod. Consiglio di Stato è autorizzato a quelle ulteriori trattative, le quali possano, in base all'integrità della rete ticinese, facilitare il còmpito della Società: salvo a riferirne al Gran Consiglio per le sue deliberazioni ».

La minoranza invece (relatore sig. *Bonzanigo Fulgenzio*) proponeva:

« 1. Il Consiglio di Stato è autorizzato a continuare i versamenti delle quote annuali, proporzionali, devolute all'impresa del gran tunnel del S. Gottardo.

« 2. Il Consiglio di Stato terrà a disposizione del Consiglio federale le quote annuali fisse fino alla ricostituzione finanziaria della Società del Gottardo, o sino a tanto che non venga, in qualsiasi modo, assicurata la costruzione e l'esercizio delle linee interne ticinesi ».

— La *Gazzetta Ticinese*, del 4 corr., riferisce così la notizia data circa il Cantone di Zugo:

Il Gran Consiglio di Zugo, con voti 42 contro 16, ha risolto di mantenere nel *budget* la somma prevista per la quota della sovvenzione spettante al Cantone di Zugo per la ferrovia del Gottardo; ma di sospenderne il pagamento, fino a tanto che non sia assicurata la costruzione della linea Zugo-Arth. La sovvenzione suppletoria poi di franchi 150,000 per la ricostituzione dell'impresa del Gottardo venne respinta all'unanimità.

— Un telegramma della *Gazzetta* medesima, da Berna, 7, reca :

L'ex-cons. federale sig. Stämpfli venne scelto per intermediario nel conflitto sorto fra la Società del Gottardo e il Consorzio finanziario circa l'emissione della 4.a serie delle Obbligazioni di 20 milioni di franchi.

— Il progresso del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu di m. 12.80 (serpentina) dal lato di Göschenen, con una giornata e mezza di sospensione per riparazione al condotto delle turbine; e di m. 6.60 dal lato di Airolo (con armatura); in totale m. 19.40, cioè m. 2.80 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Il Consiglio degli Stati nella seduta del 4 corr. senza discussione, ratificò il contratto d'esercizio conchiuso fra la Compagnia della strada ferrata Wald-Ruti e l'Unione svizzera.

Ferrovie francesi. — Il Ministro dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia dell'Est ad aprire all'esercizio, col 5 corr., la sezione della linea da Longuyon a Pagny-sur-Moselle, compresa fra la Longuyon e Conflans. La lunghezza di questa sezione è di chil. 41,300.

— La Compagnia dell'Ovest, come abbiamo già annunciato, fa costruire, per la Esposizione universale del 1878 una ferrovia che, staccandosi dalla Stazione di Grenelle sulla ferrovia della Cintura, si dirige, seguendone il *quai*, sino al Campo di Marte, ove si costruirà una Stazione, la cui facciata è posta sul limitare del viale di Suffren, all'angolo del *quai*.

Questo tronco, della lunghezza di 3 chil., servirà dapprima al trasporto degli oggetti destinati all'Esposizione: un binario è stato specialmente destinato a tale scopo, e già da qualche giorno i convogli di merci vi potrebbero circolare, poichè il 27 novembre p. p. un treno, partito

dalla Stazione di Saint-Lazare, condusse al Campo di Marte i capi-servizio della Compagnia dell'Ovest ed il personale superiore di una Compagnia ferroviaria inglese.

Tra breve il servizio delle merci, e più tardi anche quello dei viaggiatori saranno organizzati su questo tronco. Durante la Esposizione, vi potranno circolare ogni ora quattro treni di viaggiatori in ciascun senso.

Dopo la Esposizione, ed al contrario di ciò che si fece dopo la chiusura di quella del 1867, la ferrovia sarà conservata. La si prolungherà anzi verso i Moulineaux e Courbevoie, ove si collegherà alla linea di Versailles (riva destra), e, con un raccordamento, alle linee della Normandia; d'altra parte, sarà egualmente prolungata in Parigi, seguendo i *quais* della Senna. Quest'ultimo prolungamento si farà, collocando la linea nella trincea costrutta pel servizio dei lavori dell'Esposizione, lungo il *quai*, nella traversata del Campo di Marte.

Il fabbricato pei viaggiatori al Campo di Marte sarà costrutto con ossatura in ferro e muratura in mattoni, e lo stile sarà in relazione ai fabbricati dell' Esposizione. Il sig. Lisch, architetto del Governo, è incaricato dalla Compagnia di compilarne i progetti.

I lavori della ferrovia e della Stazione si eseguiscono sotto la direzione del sig. Pagès, ingegnere in capo delle costruzioni della Compagnia, e del signor Lestelle, ingegnere delle costruzioni medesime.

Disastro ferroviario in America. -- Scrivono al *Fanfulla* da New-York, 24 novembre.

Sono scorsi pochi mesi dall'epoca del terribile disastro ferroviario di Ashtabula, dove un treno di passeggieri precipitò nel fiume, passando un ponte che cedette al peso superiore alla sua solidità, cagionando così la morte ad un numero considerevole di persone; ora il triste avvenimento si è rinnovato sulla linea ferroviaria detta *Charleston, Columbia and Augusta Railroad.*

Il treno passeggieri, diretto per il nord degli Stati Uniti lasciò ieri la stazione di Columbia a mezzogiorno preciso per Charlotteville. Era condotto dal signor William Kline, capo-conduttore, e dal macchinista signor Zettner. Qualche minuto dopo le 5 pomeridiane, arrivò al ponte di cavalletti che traversa il fiume, detto *Fishing Creek*, ed è lungo 120 piedi. Come hanno la smania di fare tutti i macchinisti americani, il signor Zettner lanciò il suo treno a tutta macchina. Repentinamente s'intese un terribile scricchiolio, e l'intero ponte cadde in pezzi sotto il peso del convoglio, precipitando tutti i vagoni nella sottoposta corrente.

La macchina condotta da Zettner aveva appena raggiunto la opposta riva, quando il ponte incominciò a cedere; e indubitatamente sarebbe stata anch'essa trascinata nel precipizio dai cadenti vagoni, se giusto in quel supremo istante la caviglia di congiunzione non si fosse spezzata, lasciando così la macchina collo Zettner fermi sul margine dello spaventoso abisso.

Zettner, per alcuni momenti, potè appena farsi un'idea della disgrazia avvenuta. La orribile realtà gli si palesò sul momento. Riacquistata ad un tratto la sua presenza di spirito, vide che null'altro v'era da fare che provvedere per l'immediato soccorso delle moltissime vittime. Spinse la sua macchina a tutta velocità verso la stazione di Rock Hill, distante cinque miglia, ed arrivatovi in pochi istanti, telegrafò all'Ufficio principale della linea la notizia della terribile catastrofe.

Subito un treno fu spedito sul luogo con medici, operaj, medicamenti e quanto è necessario in simili circostanze. Moltissimi sforzi furono fatti onde estrarre i poveri viaggiatori, che occupavano ancora i vagoni rovesciati nel fiume, ma furono resi vani dalla rapidità della corrente. Il numero delle vittime sino ad ora conosciuto è di circa 60, e fra questi 23 morti e 37 gravemente malconci.

La causa del disastro è attribuita alla vetustà del ponte; i cavalletti di legno in gran parte corrosi dalle acque, e nonostante i molti reclami già fatti dai viaggiatori, gl'ingegneri della linea non se n'erano dati mai per intesi.

Notizie Diverse

Genio Civile — La *Gazz. Uff.* ha pubblicato il seguente decreto, in data 5 corr., del Ministro dei lavori pubblici:

Visto l'articolo 366 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici;

Visto il ruolo del personale del Genio civile, approvato con Regio decreto dei 3 settembre 1872, n. 1030 (serie 2ª);

Considerando che, in seguito alle variazioni avvenute dopo il 1866 nelle attribuzioni e sulla estensione del servizio affidato al Corpo del Genio civile, importa provvedere al suo definitivo ordinamento;

Considerando che, mentre si riformano gli organici delle altre Amministrazioni, non si potrebbe mantenere quale trovasi attualmente determinato in modo provvisorio il ruolo del personale di quel Corpo, il quale deve essere stabilito definitivamente per legge,

Decreta:

Art. 1. È istituita una commissione incaricata di proporre un progetto di legge per il definitivo ordinamento del Corpo del Genio civile e per il ruolo normale del personale;

Art. 2. Questa Commissione sarà presieduta dal commendatore Pasquale Valsecchi, ispettore nel Genio civile, direttore generale delle strade ferrate ed incaricato delle funzioni di segretario generale di questo Ministero, deputato al Parlamento, e ne sono nominati membri i signori:

Comm. Osea Brauzzi, ispettore nel Genio civile e ff. di direttore generale dei ponti e strade;

Cav. prof. Antonio Ferrucci, ispettore nel Genio civile;

Comm. Gioachino Imperatori, id. id.;

Cav. Carlo Dionisio, id. id. e ff. di direttore generale delle opere idrauliche.

Art. 3. Adempirà l'ufficio di segretario il cav. Giovan Domenico Becchi, ingegnere-capo del Genio civile e segretario capo del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 4. La Commissione dovrà avere compito il suo lavoro, presentando l'indicato progetto di legge, entro il p. v. mese di gennaio 1878.

Lavori edilizii in Roma — Leggesi nella *Libertà* del 6:

L'onorevole Ruspoli, ff. di sindaco, ha chiamato a consiglio gl' ingegneri del Comune e gli appaltatori della Via Nazionale; ha voluto esaminare accuratamente i contratti e lo stato dei lavori, e da quanto abbiamo saputo, non è rimasto molto soddisfatto. Egli ha espresso la sua ferma volontà, come assessore dell'edilizia, che la Via Nazionale abbia in breve tempo ad essere portata a compimento.

A tal uopo è disposto ad aprire nuovi appalti per procedere più presto che sarà possibile ai lavori degli altri tronchi.

Come annunciammo già, il nuovo Mercato del pesce a San Teodoro verrà aperto pel 20 corrente. Esso è un principio di soluzione del grave problema dei mercati, ma molto resta tuttavia a fare onde far cessare le lagnanze che vengono da ogni parte a questo proposito. L'on. Ruspoli, preoccupandosi di questa quistione, ha nominata una Commissione di consiglieri, la quale ha l' incarico di studiare l'importante quesito e riferire quindi alla Giunta per compilare un progetto da sottoporre all'approvazione del Consiglio.

Di questa Commissione fanno parte i consiglieri Amadei, Canevari, Vitelleschi e Sella.

Concorso. — È aperto il concorso per la nomina di di un professore straordinario alla cattedra d' idraulica e costruzioni idrauliche, vacante nella R. Scuola d'applicazione per gl' ingegneri di Roma.

Il concorso avrà luogo per titoli.

Le domande di ammissione al concorso dovranno presentarsi al Ministero di pubblica istruzione pel 1.o febbraio p. v.

I concorrenti dovranno unire alle domande i titoli che crederanno adatti a fornire informazioni sulla loro condotta morale, sulla loro attitudine didattica, e sulla loro vita scientifica, della quale dovranno inoltre presentare una succinta narrazione (in 5 esemplari).

Le Casse postali di risparmio. — La *Gazzetta Ufficiale* pubblica il resoconto delle operazioni delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di ottobre 1877.

L'importo dei depositi fu, nel mese di ottobre 1877, di L. 820,882.18. Nei mesi precedenti dell'anno in corso, i depositi avevano importato L. 6,910,946.72, e nell'anno 1876 L. 3,709,357.04. Alle quali somme aggiungendo quella degli interessi capitalizzati, che fu di L. 30,499.53, si ha un totale di L. 11,471,685.47.

L'importo dei rimborsi nel mese di ottobre 1877 fu di L. 603,215.45; quindi un residuo credito dei depositanti di L. 217,666.73.

Nei mesi precedenti dell'anno in corso, l'importo dei rimborsi era stato di lire 3,716,358.38; quindi un residuo credito dei depositanti di L. 3,194,588.34.

Nell'anno 1876 l'importo dei rimborsi era stato di lire 1,296,453.64; quindi un residuo credito dei depositanti di L. 2,443,402.93.

Il totale adunque dei rimborsi a tutto ottobre 1877 fu di L. 5,616,027.47, rispetto ad un totale di depositi di L. 11,441,185.34. Quindi il totale del residuo credito dei depositanti fu di L. 5,855,658.

Ufficii telegrafici — Il 1.o corrente, in Mercato Saraceno (prov. di Forlì) e in Soriano-Calabro (prov. di Catanzaro), ed il 2 in Garessio (prov. di Cuneo) e in Serra San Bruno (prov. di Catanzaro), è stato attivato un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno; ed il 3 è stato attivato al pubblico servizio l'Ufficio telegrafico della Stazione ferroviaria di Pofi-Castro dei Vosci (prov. di Roma).

Il telefono in Germania. — Dai giornali tedeschi rilevasi, che il Direttore generale delle poste e dei telegrafi della Germania del Nord ha diretto ai suoi agenti una lunga circolare relativa all'uso del telefono sulle linee telegrafiche. Questa prima organizzazione degli Ufficii telefonici è certo uno degli avvenimenti più notevoli che si possa citare, dal punto di vista delle scoperte scientifiche, dopo l'invenzione del telegrafo. Ecco, in riassunto, le principali disposizioni contenute nella circolare del signor Stephan:

Gli Ufficii, che saranno aperti al pubblico per l'uso dei dispacci telefonici in Germania, saranno considerati come indipendenti; ma saranno nello stesso tempo collegati cogli Ufficii telegrafici ordinarii, i quali s'incaricheranno di trasmettere sui loro fili i telegrammi spediti per mezzo del telefono.

La trasmissione si farà nel modo seguente: l'Ufficio, che avrà un telegramma da spedire, inviterà l'Ufficio di destinazione a mettere al posto l'apparato. Quando le cornette del telefono saranno in ordine, l'Ufficio darà il segnale dell'invio del dispaccio verbale.

Lo speditore dovrà parlare lentamente, in modo chiaro e senza alterare la voce: le sole sillabe saranno nettamente distinte nella pronuncia; e soprattutto si avrà cura di ben articolare le sillabe finali e di fare una pausa dopo ciascuna parola, affine di dare all'impiegato ricevente il tempo necessario alla trascrizione.

Allorchè il telegramma è stato ricevuto e trascritto, l'impiegato dell'Ufficio di destinazione verifica il numero delle parole inviate, e poscia ripete, per mezzo del telefono, il telegramma intero rapidamente e senza pause, affine di constatare che nessun errore è stato commesso.

Per assicurare il segreto delle corrispondenze, gli strumenti telefonici sono collocati in locali particolari, dove le persone estranee al servizio non possono udire colui che spedisce il dispaccio verbale, ed è proibito agl'impiegati di comunicare a chicchessia il nome dello speditore o quello del destinatario.

Le tasse da riscuotere pei dispacci telefonici sono calcolate ad un tanto per parola, come sulle linee telegrafiche ordinarie.

L'irrigazione nelle Indie. — I lavori di irrigazione eseguiti nelle Indie hanno dato tali risultati, che, qualora i lavori medesimi venissero applicati generalmente, la ricchezza di quel paese non tarderebbe a decuplarsi.

Il signor Arturo Cotton, ingegnere inglese che abitò quaranta anni nelle Indie, pubblicò su questo proposito dei particolari interessantissimi.

Il distretto di Panjoie, dopochè il suo sistema di irrigazione divenne completo, procedette di miglioria in miglioria. L'entrata crebbe da 430 milioni a 755 milioni; la popolazione si è quasi raddoppiata, e questo distretto è ora il più florido dell'India, fatta eccezione da un solo.

Nel 1846, il distretto di Godavery versava in condizioni miserabili tanto, che il Governo vi temeva una sedizione, e si diede mano a prevenirla, svolgendo su grande scala i lavori pubblici. Si impiegarono cinque o sei anni in lavori di irrigazione, e la rete non è ancora terminata.

Il distretto di Godavery produce al dì d'oggi due volte e mezzo ciò che produceva, ed è il più prospero dell'India.

Infatti, i tre distretti della provincia di Madras, nei quali la irrigazione è stata applicata, dànno al Governo un maggior reddito di 15.21 e 87 per cento.

Bisogna poi tener conto che, oltre al loro valore come irrigazione, i canali costituiscono dei mezzi facili di trasporto. Ora i bassi prezzi di trasporto sono forse più profittevoli al benessere di un popolo di quel che lo sia la stessa irrigazione, giacchè per mezzo di essi i distretti interni possono essere posti in comunicazione col mercato inglese, la qual cosa non è consentita dalle elevate tariffe ferroviarie.

I lavori di irrigazione, che furono compiuti, fanno ascendere la spesa alla ragione di due franchi l'acro coltivabile, ossia cinque franchi per ettare, e le statistiche dimostrano che l'entrata cresce del cento per cento almeno.

Paragonando le ferrovie ai canali, il signor Arturo Cotton stabilisce che nella presidenza di Madras, dove le ferrovie hanno costato 14 milioni di lire sterline, la carestia non potè essere prevenuta, i risultati di quello stabilimento essendo stati solo del 2 1/2 per cento, mentre i distretti irrigati producono in media più del 40 per cento delle spese di irrigazione, e questi distretti nei quali il popolo è provveduto hanno potuto spedire grandi quantità di biade nei distretti funestati della carestia.

Dai fatti enunziati e da altri il signor Arturo Cotton conchiude che, se il Governo si decidesse ad eseguire dappertutto nell'India i lavori necessarii di irrigazione, le carestie sarebbero evitate, e si potrebbe anche abbandonare la coltivazione dell'oppio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano, nella scorsa settimana, resse con abbastanza vigoria alle diverse oscillazioni a cui andò soggetto il mercato, conservandosi sempre ben sostenuto a principio da 695 a 701, e declinando poi a 700 e 699.

Uguale fermezza manifestarono i valori ferroviarii, ad onta di tutte le voci sinistre che correvano sui giornali a riguardo delle Convenzioni ferroviarie. Le Azioni della Società delle Meridionali si tennero tra il 360 a 362; le Obbligazioni relative fermissime tra il 234.25 al 235; i Boni invariati 574 — Le Sarde, serie A, tra il 231.65 al 232; la serie B, tra il 235.50 al 236 — Le Pontebbane a 370 e 371 — L'Alta Italia a Milano tra il 252 al 255 — Le Azioni Romane sostenute a principio, tanto a Milano quanto a Roma, a 97 circa, poi offerte a 94 lire.

Nella Borsa di Parigi, le Lombarde vennero negoziate da 165 a 167, poi a 263; le Obbligazioni relative da 233 a 235 — Le

Vittorio Emanuele da 225 a 227 — Le Azioni Ferrovie Romane, a principio sostenute ad 85, caddero poi a 76; le Obbligazioni relative s'aggirarono tra il 249 al 251.

CONVOCAZIONI

Società per la coltivazione delle miniere di Montevecchio — Gli azionisti sono convocati in assemblea annuale ordinaria pel giorno 20 corrente in Roma (via del Gorso, 337), per udire la relazione del gerente ed il rapporto approvativo dei conti 1875-76, per la presentazione del bilancio 1876-77, e per la nomina della Commissione per la revisione del medesimo.

Avvisi d'Asta

Il 19 corrente, presso la Deputazione provinciale di Aquila, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 4° ed ultimo tratto della strada provinciale Umbro-Sabina, da Vezzano di Mezzo alla forchetta di S. Cataldo, della lunghezza di m. 7060, per il presunto importo di L. 137,848.26. Deposito interinale L. 3000, in moneta o biglietti B. N.; cauzione definitiva L. 15,000 idem o rendita D. P.

— Il 20 detto mese, presso il Municipio di Monteu Roero, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della costruzione della strada consortile obbligatoria da Canale a Monteu Roero, con sistemazione del tratto a Sommariva Bosco, della complessiva lunghezza di m. 18,347.67, in diminuzione dell'importo totale di L. 107,039.22, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Deposito interinale lire 11,400; cauzione definitiva L. 22,800 in numerario, biglietti B. N. o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Chieti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Guilmi alla Stazione di Casalbordino, compreso fra l'abitato di Casalbordino e lo innesto colla traversa di Scerni, della lunghezza di m. 9508.72, per la presunta somma di L. 84,690. Lavori da eseguire entro 18 mesi. Deposito interinale L. 4500; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Catania, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione della variante de- tronco della strada nazionale Termini Taormina, compreso fra le Grotte di Sperlinga e l'innesto colla diramazione su Caltal nissetta, della lunghezza di m. 5555.31, per la presunta somma di L. 78,080. Lavori da eseguire entro 10 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale ad un decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 22 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un' asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale delle Calabrie, compreso fra Cosensa ed i Coraci, della lunghezza di M. 42,597, per la presunta annua somma di L. 18,360. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno presso, il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del 3° tratto della strada nazionale Appulo-Lucana, compreso fra Grottole ed il confine della provincia di Bari, della lunghezza di m. 55,666, per la presunta annua somma di L. 27,750. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cagliari, si terrà un'asta per l'appalto della sessennale manutenzione del tronco della strada nazionale Orientale da Cagliari a Terranova, compreso fra l'abitato di Tertenia e quello di Lozzorni, della lunghezza di m. 40,130, per la presunta annua somma di L. 19,930. Manutenzione dal 1° aprile 1878 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500; cauzione definitiva eguale a mezz'annata del canone deliberato, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione di quattro tronchi di strade comunali obbligatorie nella detta provincia, della lunghezza complessiva di m. 16,413.05, per l'importo totale di L. 165,885.07, diviso in quattro lotti a tenore del Capitolato. Deposito interinale L. 8200; cauzione definitiva L. 16,400, in valuta legale o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 49ª Settimana.

PRODOTTI *dal 3 al 9 dicembre* 1877.

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3460	3412 3355	81 »	» »
Viaggiatori	705,689.80	650,903.50	54,786.30	»
Merci a grande velocità . .	303,196.40	326,874.15	»	23,677.75
Merci a piccola velocità . .	874,506.60	971,632.55	»	97,125.95
Totale dei prodotti ferroviari	1,883,392.80	1,949,410.20	»	66,017.40
Navigazione sui laghi . . .	13,480.90	12,566.70	914,20	»
Totale della settimana. . .	1,896,873.70	1,961,976.90	»	65,103.20

PRODOTTI *dal 1° gennaio al 9 dicembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	37,817,027.79	37,835,604.84	»	18,577.05
Merci a grande velocità . .	10,984,171.35	10,479,342.10	504,829.25	»
Merci a piccola velocità . .	41,241,620.93	40,296,576.35	945,044.58	»
Totale dei prodotti ferroviari	90,042,820.07	88,611,523.29	1,431,296.78	»
Navigazione sui laghi . . .	920,852.96	773,020.75	147,832.21	»
Totali	90,963,673.03	89,384,544.04	1,579,128.99	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 49ª settimana	539.19	571.34	— 32.15	— 5.63
Prodotti totali	26023.94	26411.78	— 387.84	— 1.47

Strade Ferrate Meridionali

46ª Settimana. — *Dal 12 al 18 novembre* 1877

RETE ADRIATICA E TIRRENA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	536,846.97	371.26
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	498,492.58	344.74
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	+ 38,354.39	+ 26.52
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	19,668,054.53	13601.70
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	19,081,984.51	13196.39
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 586,070.02	+ 405.31

RETE CALABRO-SICULA	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,141.—	149,798.26	131.29
Settimana corrisp. nel 1876.	1,053.86	141,159.24	133.94
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 87.14	+ 8,639.02	— 2.65
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,100.82	6,448,418.68	5,857.83
Introiti corrisp. nel 1876 .	995.32	5,349,029.92	5,374.18
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+105.50	+1,099,388.76	+483.65

Strade Ferrate Romane

39ª Settimana — *Dal 24 al 30 settembre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	474,438.76	15,029.13
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	616,727.26	19,536.88 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	142,288.50	4,507.75
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 30 7.bre 1877 .	1,646	20,557,804.70	16,698.48
Periodo corr. 1876	1,646	19,513,633.60	15,835.75
Aumento	—	1,044,171.10	862.73
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° trimestre 1876-77 depurati dalle tasse governative.

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.85	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali . . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

AVVISO D' ASTA
per l'approvigionamento di chilogrammi 100,000 Foglie Tabacco Dramma.

Il Consiglio d' amministrazione della Società avendo deliberato di procedere all' acquisto di chilogr. 100,000 tabacco in foglia DRAMMA, e cioè :

Chilogr. 20,000 tipo A)
» 20,000 » B)
» 60,000 » C)
Da consegnarsi franchi di spese nella manifattura dei tabacchi in Roma nei mesi di settembre e ottobre 1878.

col mezzo della concorrenza, in base ad apposito Capitolato d'oneri in data 30 aprile 1877,

Notifica:

Che il giorno 18 gennaio 1878, alle ore 1 1[2 pomeridiane, sarà tenuto in Roma, nel locale dell'Amministrazione centrale della Società, in via Due Macelli, n. 79, un pubblico appalto col metodo delle schede segrete per la aggiudicazione della suddetta quantità e qualità di tabacco.

L'appalto sarà regolato dalle norme seguenti:

Il tabacco dovrà essere del raccolto 1877 od anteriore 1876, conforme ai tipi stabiliti dalla Amministrazione ed ostensibili all'ufficio di Economato presso l' Amministrazione centrale della Regìa.

L'appalto sarà presieduto da uno dei membri del Consiglio di amministrazione.

Il delegato governativo vi assisterà personalmente o per mezzo di un suo rappresentante.

All'aprirsi della seduta verrà deposto sul tavolo della Presidenza un piego suggellato contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione.

Le offerte dei concorrenti all'asta per essere valide dovranno:

1° Essere presentate in piego suggellato alla Presidenza dell'appalto nel giorno prestabilito e non più tardi delle ore 2 pomeridiane.

2° Essere stese sopra carta da bollo e redatte in conformità del modello annesso al Capitolato d'oneri, con indicazione in tutte lettere dei prezzi richiesti per ciascuno dei tipi, nonchè il prezzo medio risultante dall'applicazione dei prezzi parziali alle quantità fisse per ciascun tipo, e firmate dall'offerente o dal procuratore, accompagnate in questo ultimo caso da regolare atto di procura.

3° Essere garantite mediante deposito fatto dall' offerente, o per conto di lui, nelle Casse della Società, di una somma corrispondente al 5 per 100 del valore della fornitura, che potrà essere fatto in contanti o in rendita inscritta sul Gran Libro del Debito pubblico o in altri titoli garantiti dallo Stato, calcolati questi e quella al valore di Borsa del giorno antecedente a quello dell'asta, o in Obbligazioni della Regìa calcolate al valore nominale.

Gli offerenti dovranno indicare la persona che intendono proporre come rappresentante per la esecuzione della fornitura.

I depositi potranno essere fatti nei tre giorni antecedenti ed in quello stabilito per l'asta, dalle ore 10 antimeridiane alle ore 12 meridiane.

Le offerte presentate non potranno essere ritirate.

Alle ore 2 pomeridiane cesserà il tempo utile per il ricevimento delle offerte, ed il Presidente all'asta procederà senz'altro, in unione al delegato governativo, o suo rappresentante, all' apertura delle offerte già presentate.

Le offerte aperte dal Presidente saranno numerate e controsegnate dal notaro assistente all'asta.

Dopo ciò il rappresentante la Regìa ed il delegato governativo si ritireranno dalla sala destinata all'asta per esaminare le offerte e deliberare.

Il delegato governativo, o suo rappresentante, sarà giudice della regolarità e validità delle offerte.

Intanto la sala continuerà a rimanere aperta al pubblico, e sul tavolo della Presidenza resterà depositata la scheda dell'Amministrazione, assistente il notaro.

Rientrati nella sala il rappresentante della Regìa ed il delegato governativo, questi aprirà il piego contenente il massimo del prezzo fissato dall'Amministrazione, e senza farlo conoscere indicherà a chi rimanga aggiudicata la fornitura, salvo l'approvazione definitiva del Consiglio di amministrazione.

Per l'aggiudicazione sarà tenuto conto della offerta che risulti inferiore al prezzo *massimo* fissato dall'Amministrazione e sia migliore delle altre.

Quando anche un solo offerente si presentasse, si procederà all'apertura della scheda ed al deliberamento, se il prezzo sarà *inferiore* a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione.

Nel caso in cui esistessero due o più offerte eguali, sempre di prezzo inferiore a quello indicato nella scheda dell'Amministrazione, si aprirà immediatamente il concorso fra le medesime. Gli altri offerenti sono ammessi a prender parte al concorso, e la fornitura sarà aggiudicata a quello tra i concorrenti che farà maggiore ribasso.

Se per avventura alcune o tutte le schede dei

concorrenti non fossero inferiori al massimo fissato dall'Amministrazione, sarà dichiarata deserta l'asta ed annullata senz'altro la scheda dell'Amministrazione.

I depositi cauzionali saranno immediatamente restituiti agli attendenti che non rimanessero aggiudicatari.

L'aggiudicatario sarà tenuto a passare, seduta stante, l'atto di accettazione della aggiudicazione secondo il quaderno d'oneri e l'avviso d'asta, obbligandosi alla prestazione della cauzione in essi prescritta per assicurare l'esecuzione del contratto.

All'atto stesso verranno suggellati, controfirmati e controdistinti con marche particolari i tipi sui quali sarà stata deliberata l'aggiudicazione.

Questi tipi verranno custoditi a cura e diligenza dell'Amministrazione.

Avvenuta l'aggiudicazione provvisoria, l'aggiudicatario deve dichiarare immediatamente alla Regìa il modo in cui intende prestare la cauzione definitiva, cioè se in contanti o valori, o mediante il concorso di una Casa di commercio, in ordine all'art. 21 del Capitolato d'oneri, indicando in quest'ultimo caso il nome della Casa stessa.

Il Consiglio delibera sull'approvazione dell'aggiudicazione, quale se non sia approvata, s'intende come non avvenuta; ed ove l'aggiudicatario abbia proposto la garanzia mediante il concorso di una Casa di commercio, delibera sul gradimento della Casa proposta.

Sull'approvazione dell'aggiudicazione il Consiglio d'Amministrazione delibererà nel giorno successivo a quello della aggiudicazione provvisoria, e sulla accettazione della Casa di commercio proposta in garanzia delibererà entro tre giorni.

Se la Casa proposta non venga accettata e l'aggiudicatario non vi supplisca colla cauzione reale stabilita nel succitato articolo 21 del Capitolato d'oneri entro dieci giorni dalla accettazione definitiva della di lui offerta, stipulando il regolare contratto di fornitura, o se la Casa accettata non devenga entro lo stesso termine alla formale prestazione della garanzia, l'aggiudicatario perderà il deposito fatto a garanzia della sua offerta, quale deposito sarà irremissibilmente devoluto alla Regìa, rimanendo questa prosciolta da ogni vincolo verso l'offerente.

Dopo prestata regolarmente la cauzione definitiva verrà restituito all'aggiudicatario medesimo il deposito fatto contemporaneamente alla sottomissione.

In ordine all'articolo 23 del Capitolato d'oneri, le spese di contratto e registro, non che tutte le altre relative al contratto saranno a totale carico della Regìa.

Roma, 19 novembre 1877.

Il Direttore Generale
GOUPIL.

Il Consigliere d'Amministrazione
A. Di Cossilla.

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'amministrazione ha l'onore di rammentare ai signori azionisti che, conforme agli statuti sociali, l'assemblea generale ordinaria dovendo aver luogo nella prima quindicina del mese di febbraio prossimo, i possessori di almeno cinquanta azioni che desiderano intervenirvi ne devono fare il deposito dal 15 dicembre corrente al 5 gennaio 1878.

Per conseguenza i signori azionisti sono invitati a depositare le loro azioni nell'epoca predetta dalle ore 10 della mattina alle ore 3 pomeridiane:

in FIRENZE, presso le Sedi della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
in TORINO, id. id.
in ROMA, id. id.
in GENOVA, id. id.
Id. presso la Cassa Generale;
Id. presso la Cassa di Sconto;
in PARIGI, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Con apposito annunzio verrà ulteriormente dato avviso del giorno nel quale sarà convocata l'assemblea a Firenze.

Firenze, 3 dicembre 1877.

SOCIETÀ ITALIANA DI LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 9 gennaio prossimo, ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa di Torino.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione.
2. Relazione dei Censori.
3. Approvazione del Bilancio per l'esercizio 1877.
4. Comunicazioni diverse.
5. Nomina di Amministratori.
6. Nomina di Censori.

A norma dell'articolo 23 dello Statuto sociale, hanno diritto di intervenire alla Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per la adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino, via Lagrange, n. 7.

Torino, li 11 dicembre 1877.

Il Direttore

L. Petrino.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 19 Dicembre 1877 N.° 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

Ecco il testo ufficiale della Convenzione per la Rete Adriatica, la quale comprende le linee già indicate nel nostro numero del 5 corr. insieme, con quelle della Rete Mediterranea, per le quali pubblicammo mercoledì scorso la relativa Convenzione.

STRADE FERRATE ITALIANE

Rete dell'Adriatico

CONVENZIONE PER L'APPALTO DELL'ESERCIZIO.

Fra S. E. il presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro *per interim* dei lavori pubblici, comm. Agostino Depretis, contraente nell'interesse dello Stato; e la Società Italiana per le Strade ferrate Meridionali, rappresentata in questo atto dai signori comm. avv. Tito Orsini e Gerolamo Bassi, consiglieri d'amministrazione, delegati alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio di amministrazione di detta Società del giorno 8 del corrente mese, unitamente al comm. Secondo Borgnini, direttore generale della stessa Società, si è addivenuto alla seguente

CONVENZIONE.

Art. 1. Il Governo del Re concede alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, sotto la piena e rigorosa osservanza del Capitolato che si annette alla presente Convenzione onde ne faccia parte integrante, l'esercizio delle linee di ferrovia contemplate nell'elenco allegato al Capitolato medesimo, le quali, giusta la divisione delle strade ferrate italiane, costituiscono la rete dell'*Adriatico*.

Art. 2. La Società delle Meridionali dovrà trasformarsi in Società di esercizio e di costruzioni, ai termini e per l'esecuzione della presente Convenzione e annessovi Capitolato.

Art. 3. La Società prenderà il nome di *Società per le Strade ferrate dell'Adriatico*.

Art. 4. La Società verrà costituita con un capitale in Azioni non inferiore ad ottanta milioni; lo stesso sarà definitivamente fissato nello Statuto sociale con approvazione del Governo.

La Società avrà facoltà di emettere Obbligazioni per una somma non maggiore della metà del suo capitale in Azioni.

Art. 5. I membri del Consiglio di amministrazione della Società saranno, per la prima volta, designati nell'atto costitutivo della Società coll'approvazione del Governo. Essi dovranno essere di nazionalità italiana, ma potranno per un quinto essere anche stranieri, purchè aventi stabile domicilio in Italia.

Art. 6. Il Governo, a forma ed alle condizioni del Capitolato faciente parte integrante della presente Convenzione, cede alla Società l'uso del materiale mobile, dei meccanismi, del mobilio, degli attrezzi e degli utensili di ogni genere, che si troveranno in servizio od in corso di costruzione sulle linee alla data dell'attivazione della Convenzione medesima, come pure gli approvvigionamenti esistenti od in corso di fornitura per l'esercizio e la manutenzione delle linee, osservando le disposizioni tutte dell'annesso Capitolato.

Art. 7. Il canone da pagarsi al Governo, a termine dell'articolo 56 del Capitolato, è fissato nella somma di lire 22,650,000.

Il prodotto lordo, di cui all'art. 57 del Capitolato medesimo, oltrepassato il quale l'eccedenza dovrà dividersi fra il Governo e la Società, è fissato nella somma di lire settantaquattro milioni.

Quand'anche il prodotto lordo non giunga a tale somma di lire settantaquattro milioni (74,000,000), ciò nondimeno il canone sarà dovuto nella somma sopra fissata.

Se invece il prodotto lordo superi la somma predetta, la eccedenza sarà divisa nella proporzione del 42 per cento al Governo e del 58 per cento alla Società.

Qualora gli utili della Società ascendessero ad una somma la quale, compresa l'imposta di ricchezza mobile, importasse un utile superiore del 7 e mezzo per cento sul capitale versato in Azioni, la metà del sopravanzo spetterà al Governo.

Negli utili, di cui sopra, non sono comprese le somme

portate ai fondi ordinarii e straordinarii di riserva; ma, quando dal detto fondo di riserva si prelevassero somme per essere aggiunte agli utili predetti, spetterà al Governo su tali somme una quota del 20 per cento, sempre ferma la divisione fra il Governo e la Società di ogni eccedenza del 7 e mezzo per cento di utile sul capitale versato in Azioni come sopra.

Al Governo però non competerà la detta quota del 20 per cento sui prelievi che si facessero dal fondo di riserva per essere aggiunti agli utili annuali della Società, finchè gli stessi, compresa l'imposta di ricchezza mobile, non siano superiori al 5 per cento del capitale versato in Azioni.

Art. 8. Il canone sarà pagato nella Tesoreria centrale di Roma in quattro eguali rate trimestrali: al 31 marzo, 30 giugno, 30 settembre e 31 dicembre di ciascun anno.

In caso di ritardo nei pagamenti, la Società incorre nella multa stabilita dall'articolo 27 della legge del 20 aprile 1871, n 192 (serie 2.a), sulla riscossione delle imposte dirette.

Decorsi dieci giorni dalla scadenza di una rata, senza che ne sia effettuato l'intiero pagamento, il Governo ha facoltà di agire sulla cauzione e sui beni della Società, con le forme ed i mezzi di procedura stabiliti per la riscossione delle imposte dirette dalla legge 20 aprile 1871.

Le facoltà che la legge succitata attribuisce ai Prefetti, saranno esercitate dal Ministro delle finanze.

Art. 9. Riguardando il canone tutte indistintamente le linee componenti la rete (allegato *A* del Capitolato), e così anche quelle di cui lo Stato è solamente comproprietario, o che furono concesse a terzi, spetterà al Governo l'obbligo di soddisfare le quote dovute ai comproprietarii ed ai concessionarii delle linee.

A tale effetto, la Società esercente dovrà formare in triplice esemplare i conti particolareggiati per la determinazione delle suddette quote, e ne trasmetterà un esemplare al Governo ed un altro agli interessati.

Il Governo potrà delegare la Società ad eseguire i pagamenti dovuti ai suddetti comproprietarii o concessionarii, ed in questo caso ne avrà credito nel pagamento del canone.

Nel caso previsto dall'art. 59 del Capitolato, che cioè i concessionarii usassero del diritto di esercitare essi medesimi, o per mezzo di altri, le loro linee, il canone, di cui all'art. 7 della presente Convenzione, sarà diminuito della somma corrispondente alla quota, del cui pagamento il Governo rimane esonerato verso i concessionarii.

Questa quota sarà fissata sulla media delle annualità liquidate, a favore dei concessionarii predetti, nell'ultimo triennio di esercizio.

Art. 10. Fermo l'obbligo del Governo della provvista del nuovo materiale mobile, in conformità di quanto è stabilito dall'art. 18, § 3°, dell'annesso Capitolato, la Società dovrà garantire, ed avrà debito alla scadenza dello appalto, della intiera somma erogata nello acquisto del materiale stesso all'atto in cui viene consegnato alla Società.

Art. 11. Fermo l'obbligo alla Società di mantenere in buono stato l'armamento delle linee, a senso degli art. 18 e 19 del Capitolato, il Governo dovrà fare eseguire a proprie spese i rifacimenti dello armamento con regoli di acciaio, di conformità al programma, di cui al predetto articolo 18 del Capitolato, il quale programma viene allegato alla presente Convenzione.

I rifacimenti e le relative provviste saranno eseguiti dalla Società, a norma del capo VI del Capitolato. Liquidatone l'ammontare, la Società dovrà corrispondere al Governo il 4 1[2 per cento all'anno della spesa incontrata, fino alla cessazione del presente contratto di esercizio.

Art. 12. A garanzia della esatta e fedele osservanza della Convenzione, la Società verserà nelle casse dello Stato una somma corrispondente al valore del materiale mobile e degli approvvigionamenti, di cui agli articoli 12, 13 e 14 del Capitolato, la quale somma in nessun caso potrà essere inferiore a 100 milioni.

Codesto pagamento dovrà farsi in quattro distinte ed eguali rate alle epoche seguenti: 1° luglio 1878 — 1° gennaio 1879 — 1° luglio 1879 — 1° gennaio 1880.

Di dette somme il Governo avrà la libera disponibilità, e sulle medesime decorrerà a favore della Società, dalla data di ciascun pagamento effettivamente eseguito, l'interesse al saggio della rendita valutata a L. 83 e cent. 33.

Gli interessi saranno pagati dal Governo il 30 giugno e il 31 dicembre di ciascun anno.

Compiute le stime del materiale mobile e degli approvvigionamenti, la Società dovrà, nel termine di mesi sei successivi al versamento dell'ultima rata dei 100 milioni, versare nelle casse erariali la somma occorrente per raggiungere la valutazione totale, che del materiale ed approvvigionamenti sarà stata stabilita dalle Commissioni, di cui all'art. 14 dell'annesso Capitolato.

In quanto agli approvvigionamenti, la Società dovrà bensì pagare al Governo la somma corrispondente allo intiero ammontare dei medesimi secondo le norme fissate nello annesso Capitolato, ma il Governo non dovrà corrispondere l'interesse che sopra una somma non superiore al quinto del prodotto lordo, di cui all'art. 7 della presente Convenzione.

Al cessare della concessione, il Governo non sarà tenuto di acquistare approvvigionamenti il cui valore sia in eccedenza al quinto del prodotto lordo dell'ultimo anno di esercizio.

Art. 13. Il prezzo del riscatto dovuto in lire italiane di rendita *quattro milioni settecento settantasette mila seicento ottanta* alla Società delle Strade ferrate Meridionali, in virtù della relativa Convenzione da sottoporsi, unitamente alla presente, all'approvazione del Parlamento, non dovrà essere corrisposto alla medesima od ai suoi azionisti, ma si dichiara sin d'ora vincolato alla prestazione della cauzione stabilita nel precedente articolo 12; e conseguentemente, intervenuta l'approvazione legislativa della Convenzione, il Governo avrà senz'altro il diritto di versare e depositare la rendita da emettersi onde soddisfare il prezzo del riscatto medesimo, nelle casse erariali, per servire, come servirà sino a debita concorrenza, di adempimento all'obbligo imposto alla Società esercente collo stesso articolo 12.

Lo stesso prezzo del riscatto è vincolato eziandio per cauzione primordiale per l'adempimento degli obbligi assunti dalla Società delle Meridionali colla sottoscrizione della presente Convenzione d'esercizio della rete adriatica; in guisa che se, intervenuta la legge di approvazione, essa manchi agli obblighi assunti, tale deposito sarà da essa perduto, e sarà acquistato di pieno diritto allo Stato

Art. 14. Il deposito che verrà fatto, a termini del precedente art. 13, potrà provvisoriamente, e fino a concorrenza del suo valore al corso dalla Borsa di Roma, tener luogo di pagamento della cauzione definitiva, che dovrebbe farsi in danaro a termini dell'art. 12 della presente Convenzione.

Così pure la Società avrà facoltà di depositare provvisoriamente, allo stesso ragguaglio, rendita dello Stato per quella parte della cauzione definitiva che andrà successivamente scadendo.

La Società avrà l'obbligo però di convertire la rendita in danaro in tutto od in parte, a richiesta del Governo.

Dal giorno della richiesta, la Società avrà sei mesi di mora per operare la conversione.

Trascorso il termine di mesi sei senza che sia fatta la conversione, competerà al Governo di fare, senz'altro, vendere alla Borsa di Roma, per conto e pericolo della Società, tanta rendita quanta basti a soddisfare la somma richiesta, ed egli incasserà il ricavo in conto del suo credito.

Alla Società competerà il diritto di staccare ogni semestre dalle cartelle di rendita depositate, le cedole maturate e di riscuoterne lo importo a suo esclusivo beneficio, salvo quanto viene stabilito al seguente articolo 17.

Art. 15. Le somme versate nelle casse dello Stato, a senso ed in esecuzione del precedente art. 12, saranno restituite alla Società al termine dell'esercizio, ed allorquando essa abbia fatto al Governo la riconsegna delle linee, del materiale mobile e di ogni altro oggetto consegnatole, abbia soddisfatto ad ogni suo obbligo verso il Governo, ed ottenga la sua piena e definitiva liberazione.

In attesa però della liquidazione finale, di cui agli articoli 79 e 80 del Capitolato, si procederà ad una liquidazione provvisoria, in base alla quale sarà regolato il pagamento di un acconto.

Art. 16. Salvo il caso contemplato dall'articolo 12 della presente Convenzione, resta stabilito che, ogniqualvolta nella presente Convenzione e nello annesso Capitolato si pattuisse la corresponsione dell'interesse al saggio della rendita, l'interesse decorrerà dal giorno di ciascun pagamento, ed il ragguaglio della rendita sarà fatto prendendo per base la media del corso nel precedente trimestre, risultante dal listino ufficiale della Borsa di Roma, valutata la rendita del Consolidato italiano 5 per cento, ex-*coupons*, ed aggiuntivi centesimi 54 per riportarla alla valuta del giorno.

Art. 17. Le Obbligazioni che la Società sarà autorizzata ad emettere, a termine dell'articolo 4 della presente Convenzione, saranno garantite dal Governo per il loro pagamento nello Stato, ed equiparate ai titoli del Debito pubblico.

Le modalità della loro emissione saranno concordate fra la Società ed il Ministro delle finanze; il saggio della emissione non potrà essere inferiore a quello della rendita, senza l'autorizzazione dello stesso Ministro.

Se la cauzione, di cui all'articolo 12 della presente Convenzione, non fosse ancora stata intieramente versata, il Governo incasserà il prodotto della emissione delle Obbligazioni, fino a concorrenza della parte della cauzione predetta non ancora versata.

Il servizio degli interessi e dello ammortamento delle Obbligazioni sarà fatto dal Governo esclusivamente in tutte le Tesorerie provinciali dello Stato.

A tale effetto, il Governo preleverà sugli interessi della cauzione definitiva, di cui all'articolo 12 suddetto, da esso dovuti alla Società, o sui *coupons* della rendita depositata dalla Società stessa a senso dell'art. 12 e 13, la somma occorrente per eseguire il pagamento degli interessi e dell'ammortamento delle Obbligazioni, oltre un quarto per cento sulla somma suddetta per far fronte alle spese relative.

Art. 18. La Società pagherà direttamente all' Erario la tassa di ricchezza mobile dovuta dagl'impiegati, salvo rivalsa verso i medesimi. Essa verserà perciò nella Tesoreria provinciale di Roma, nei 15 giorni successivi alla scadenza di ogni mese, le somme ritenute per detto titolo sulle paghe del personale, giustificandone l' ammontare ai delegati del Governo.

L'imposta di ricchezza mobile sugli interessi delle Obbligazioni sarà riscossa per ritenuta diretta nelle Tesorerie governative, all'atto del pagamento degli interessi stessi.

Art. 19. Si dichiara che le somme portate ai fondi di riserva ordinarii e straordinarii non sono soggette alla tassa di ricchezza mobile, finchè non siano compresi negli utili di cui all'art. 7, sui quali si determina il dividendo da assegnarsi agli azionisti.

Agli effetti dell'applicazione della tassa di dazio consumo, si dichiara inoltre che le Stazioni sono considerate fuori del recinto daziario dei Comuni chiusi.

Art. 20. Una o più Commissioni arbitramentali, composta ciascuna di rappresentanti del Governo e di due delegati per ognuna delle Società esercenti, procederanno:

1. Al reparto del personale degli Uffizii centrali delle tre Amministrazioni, che attualmente esercitano le linee destinate a costituire le nuove reti in ragione del rispettivo loro traffico, fermo il disposto dell'articolo 96 dell' annesso Capitolato.

2. Al reparto fra le due reti del materiale mobile, tanto in essere sulle linee, quanto in corso di costruzione, dei materiali di approvvigionamento esistenti e di quelli in corso di fornitura, tenendo conto delle condizioni e dei bisogni speciali di ciascuna di esse, e procurando che il materiale mobile sia diviso in modo, che ogni rete venga ad essere dotata di una proporzionata quantità di materiale della stessa età ed in eguale stato di conservazione.

Il giudizio di dette Commissioni sarà inappellabile.

Art. 21. Sarà la Società tenuta a continuare il servizio di navigazione a vapore sul Lago di Garda, nel modo in cui viene attualmente esercitato.

A tale effetto le sarà, mediante apposito inventario, fatta consegna del materiale navigabile e degli attrezzi relativi in istato di ordinaria manutenzione, con l'obbligo ad essa Società di restituire ogni cosa in eguale stato al termine dell'appalto.

Dovrà pure la Società assumere a suo carico la osservanza dei contratti in corso pel servizio medesimo, nonchè di tutti gli usi ed impegni che vi hanno attinenza, assumendo, a sua volta, il Governo l'osservanza di quelli in corso all'epoca della cessazione dell'appalto, i quali si fossero stipulati colla di lui approvazione.

I prodotti del servizio di navigazione saranno riscossi dalla Società, la quale avrà però a suo carico le spese di esercizio, di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Alle tariffe di navigazione s'intendono appicabili le stesse disposizioni concernenti le tariffe ferroviarie.

Coll'approvazione del Governo, la Società potrà cedere il detto servizio.

Art. 22. La Società dovrà, nel termine di un anno dalla data dell'approvazione legislativa della presente Convenzione, stabilire gli organici del proprio personale per pareficarne gli stipendii, tenuto conto della natura dei diversi servizii e delle condizioni economiche ed igieniche delle diverse località.

Essa dovrà giustificare al Governo di avere, coll' applicazione dei suddetti organici, aumentato di almeno lire ottocentomila annue la spesa del personale, e ciò unicamente per migliorare le condizioni degl'impiegati di grado corrispondente, che all'epoca della presente Convenzione si troveranno meno retribuiti.

Art. 23. Le parti dichiarano che le Stazioni marittime ed i porti, dei quali si parla all'art. 65 dell'annesso Capitolato, sono quelle di Brindisi, Ancona e Venezia.

Art. 24. La Società delle strade ferrate Meridionali dovrà ricevere in consegna le linee da essa esercitate in forza delle leggi di concessione 21 agosto 1862, numero 804, e 14 maggio 1865, numero 2269, e che vengono a far parte della rete dell'*Adriatico*, nello stato in cui essa stessa le consegnerà al Governo; e la riparazione di opere esistenti o l'aggiunta di nuove opere di difesa, che alla sicurezza dell'esercizio delle medesime, all'atto della consegna, le Commissioni peritali avvisassero necessarie, tanto di assoluta urgenza, come non urgenti e dipendenti, sia da vizio di costruzione, come da qualunque altra causa, dovrà eseguirle intieramente a sue spese, senza alcun diritto di rimborso verso il Governo, in guisa che resta in questa parte derogato agli art. 11, 18 e 21 del Capitolato.

Gli stessi obblighi assume la Società per la consegna delle altre linee delle strade ferrate Meridionali da essa esercitate, che passano a far parte della rete del *Mediterraneo*.

Art. 25. Si conviene tra le parti per patto, che esse dichiarino cautela essenziale del contratto che, mancandosi dal concessionario in tutto od in parte agli obblighi da esso assunti colla presente Convenzione, o con lo annesso Capitolato che ne è parte integrante, il Governo, oltre allo esperimento degli ordinarii mezzi di diritto ed al risarcimento dei danni, avrà facoltà benanche di pronunciare amministrativamente, di autorità, la decadenza della concessione, e dai suoi benefizii e vantaggi a carico dell'inadempiente, nonchè l'immediato ritorno di tutte le linee ferroviarie col materiale fisso e mobile, e con tutti gli accessorii, oggetti e valori riguardanti lo esercizio e le costruzioni in corso, nel possesso del Governo medesimo, senza pregiudizio dei maggiori risarcimenti ed indennità.

Tale decadenza non potrà pronunziarsi che con decreto motivato dal Ministro dei lavori pubblici, e dopo trascorsi almeno 15 giorni da un legittimo atto di costituzione in mora intimato al concessionario, nonostante qualunque opposizione o reclamo giudiziario.

Tosto seguita la presa di possesso, onde il pubblico servizio non rimanga interrotto, si procederà ai processi verbali di consegna, inventarii e stime da eseguirsi nei

modi stabiliti agli articoli, di cui al capo V dell' annesso Capitolato.

Art. 26. La Convenzione per l'esercizio delle ferrovie Calabro-Sicule, approvata con legge 30 dicembre 1871, n. 586 (serie 2ª), sarà risolta, e cesserà di avere effetto al 30 giugno 1878. La liquidazione dei conti d'esercizio fra la Società delle ferrovie Meridionali ed il Governo, e la consegna di dette linee e del relativo materiale mobile, si faranno giusta le prescrizioni, e colle norme di cui nella legge predetta.

Si conviene fra le parti che, senza pregiudizio dei rispettivi diritti, il Governo, o la Società cui si concedesse l'esercizio delle dette linee, ne prenderanno di pieno diritto il possesso il 1° luglio 1878.

Art. 27. La presente Convenzione, l'atto costitutivo della Società trasformata, e tutti i contratti ed atti qualsiansi che la Società delle Meridionali e la Società dell'Adriatico stipuleranno relativamente ed esclusivamente all'esercizio delle linee cui si riferisce la Convenzione stessa e relativo Capitolato, saranno soggetti al diritto fisso di una lira italiana, ed andranno esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 28. La presente Convenzione non sarà valida, nè definitiva, se non dopo che sarà stata sanzionata per legge.

Fatto a Roma in doppio originale quest'oggi 20 novembre dell'anno 1877.

Il Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro delle finanze e Ministro per interim *dei lavori pubblici*, DEPRETIS.

Per la Società Italiana per le strade ferrate Meridionali TITO ORSINI, *in detta qualità* — GIROLAMO BASSI *id.* — SECONDO BORGNINI — IPPOLITO DOLCE *testimone* — GIUSEPPE BARILI *id.*

Il capo-sezione al Ministero dei lavori pubblici, delegato alla stipulazione dei contratti, MARIANO FRIGERI.

DISCUSSIONE DEL BILANCIO DI PRIMA PREVISIONE
del Ministero dei lavori pubblici pel 1878

CRONACA PARLAMENTARE

Nella seduta dell'11 corr. alla Camera dei deputati si intraprese la discussione del bilancio di prima previsione del Ministero dei lavori pubblici pel 1878, di cui già riferimmo la Relazione ministeriale nel nostro numero del 14 novembre p. p. La sovrabbondanza dalle materie c'impedisce di darne ai nostri lettori un ampio resoconto; ma non possiamo mancare di riassumerne alcune parti principali, che presentano per noi un particolare interesse.

Ecco alcuni episodii della discussione generale:

Spaventa richiama l'attenzione del Ministro sopra un nuovo mezzo di locomozione, i *tramways*; dimostra l'importanza di questo nuovo strumento del progresso, e chiede che il Ministero esponga i suoi intendimenti circa le norme da seguire per regolare ed aiutare lo sviluppo delle ferrovie economiche.

Ricorda con lode l'iniziativa presa dal Municipio di Torino, ed espone delle considerazioni sulla inapplicabilità della legge dei lavori pubblici a questo genere di ferrovie.

Cita il parere del Consiglio di Stato, conforme a questa sua opinione, e i provvedimenti da lui adottati quale Ministro.

Ricorda che l'on. Zanardelli promise un progetto di legge su questa materia; ma non gli farà colpa, se questa, come tante altre promesse, non fu mantenuta.

Crede però necessario che il presidente del Consiglio esponga le sue idee sull'argomento.

Espone delle informazioni sulle legislazioni straniere che regolano la materia dei *tramways*, dimostrando la necessità di svincolarla, il più che è possibile, dalla dipendenza dello Stato.

Dimostra come alcune grandi città trassero dalle concessioni dei *tramways* larghi proventi.

L'oratore soggiunge altre osservazioni per dimostrare l'importanza del nuovo strumento della civiltà. —

Zanardelli. Sarò brevissimo, perchè a me non spetta nè ottener l'approvazione, nè dar esecuzione al bilancio attuale.

Volevo parlare della linea ferroviaria Sicula, ma devo parlare prima di qualche punto della Relazione.

L'on. La Porta, col lungo studio e il grande amore che porta ai lavori pubblici (*Ilarità*), ha fatto osservazioni solenni e pedagogiche, che a me parrebbero di cattivo gusto anche per uomini competenti e autorevoli (*Ilarità*).

La Porta (relatore) chiede la parola per fatto personale.

Zanardelli. Parlerò delle inesattezze maggiori che vi sono nella Relazione. In essa si parla di 94 milioni, che non si sarebbero spesi sopra i 184 stanziati nel bilancio. Fu supposto che per 94 milioni non sieno state eseguite le opere, e che l'Amministrazione dei lavori pubblici abbia proceduto senza energia. Ciò mi preme rettificare. Tutti i lavori furono eseguiti; e se v'è danaro rimasto, non trattasi che di pagamenti ancor da eseguire. L'Amministrazione non fu lenta nell'eseguire, ma stretta di mano nel pagare.

Nel caso concreto poi, come avviene sovente, quei pagamenti non si fecero, perchè non si dovevano fare.

Rettificherò alcune cifre della Relazione. Chiunque sappia un po' d'amministrazione sa che in fin d'anno si fanno le maggiori liquidazioni; il relatore, invece, tien conto soltanto dei primi nove mesi dell'anno.

L'oratore dimostra che la somma di 6 milioni del Gottardo scadeva in novembre, e quindi doveva esser fuori dei nove mesi. C'è inoltre la quota fissa pel Gottardo, che lo stesso relatore aveva raccomandato che non si pagasse mai (*ilarità*). C'è la somma per le Liguri, che doveva esser disponibile.

Trentadue milioni sono riferibili alle ferrovie dell'Alta Italia, e riguardo a quelle opere tutti sanno che sono già compiute.

Perchè non avvennero i pagamenti? Perchè i conti si presentarono nell'agosto, e in settembre non poteva farsi la liquidazione.

Per altre spese pendono trattative e liti.

Ai lavori si è accudito con rapidità lodevolissima.

Per le Calabro-Sicule, soli cinque milioni restano a spendere dopo i nove mesi.

I pagamenti furono omessi, perchè non si potevano, non si dovevano fare.

È riconosciuto quindi che tutte le somme stanziate furono erogate, e i 94 milioni non erogati sono una specie della ferita del granduca Vladimiro (*ilarità vivissima e prolungata*).

L'oratore esamina altri punti della Relazione dell'on. La Porta, e dice che ci sono tre errori di concetto circa le strade obbligatorie.

Conchiude dichiarando che le cifre citate dal relatore sono eloquentissime, ma in favore dell'Amministrazione da lui diretta.

La Porta (relatore) si meraviglia dell'attacco violento dell'on. Zanardelli, che dice di non meritare, perche nella Relazione di quest'anno non ha fatto che ripetere osservazioni fatte su altri bilanci.

Dichiara di non aver inteso dire che i 94 milioni rappresentassero una spesa assolutamente non eseguita. Spiega il concetto della sua Relazione.

L'on. relatore dice esser difficile far la Relazione sul bilancio d'un Ministro che si è ritirato

Respinge le allusioni alla sua incompetenza amministrativa. L'on. Zanardelli, egli dice, ha forse voluto colpir me, quasichè io sia responsabile dello stato morale in cui egli si trova *(Oh! oh!)*.

L'on. relatore conchiude dichiarando che su tutti i capitoli è pronto a dare spiegazioni.

Zanardelli crede di non aver parlato con violenza, ma

piuttosto con calma. La risposta del relatore fu la conferma del suo discorso.

L'oratore risponde a qualche altra osservazione dell'on. relatore.

Molti deputati vanno a stringer la mano all'on. Zanardelli).

Depretis (presidente del Consiglio) risponderà brevemente alle varie raccomandazioni fattegli. Comincierà dalla questione dei *tramways*, sulla quale parlarono gli on. Spaventa e Gorla. Sgraziatamente, finora non vi sono che otto domande per concessioni di *tramways*.

Se le domande venissero numerose, non sarebbe da allarmarsi, anche se ci troviamo in uno stato *exlege* su questo argomento. Il movimento dei *tramways* sarebbe confortante, come segno della prosperità delle popolazioni e dei Comuni, e sarebbe giovevole per le finanze comunali e governative. È vero però che ci troviamo senza legge, e che la giurisprudenza variò nel Ministero dei lavori pubblici. Le regole della polizia stradale non possono applicarsi ai *tramways*, e un progetto di legge, informato a principii liberali, sarà presentato al Parlamento.

L'on. Ministro dichiara all'on. Bertolini che nel progetto di legge sulle Convenzioni ferroviarie sarà provveduto alla questione da lui accennata.

L'on. Ministro risponde poi all'on. Billia. Dice che la spiegazione della riduzione dei 17 milioni per la Società dell'Alta Italia è data negli allegati. Essa ha fatto le sue proposte, ma non potevansi contemplare quelle spese che vanno al di là del 1° luglio, epoca della scadenza della Società. I preavvisi di essa non concernono spese necessarie, ma utili; ed è naturale che lo Stato limiti le spese utili alle proporzioni delle sue finanze. Colla somma ridotta si provvederà alle spese utili

Non può dire se vi sarà compresa la spesa per la Stazione di Udine. Riconosce però l'importanza di questa Stazione, e potrebbe guarentire che vi saranno fatti i miglioramenti tutti che merita una Stazione di prim'ordine, dalla quale si diramano due importanti linee internazionali.

Circa la Dogana internazionale pendono trattative coll'Austria. La questione è delicatissima. Il Ministero non mancherà di fermezza nel difendere gli interessi nazionali; e se i desiderii dell'on. Billia non saranno soddisfatti, non si potrà imputarne la scarsa fermezza del Governo. Di ciò può dare all'on. Billia la più esplicita promessa.

L'on. Ministro esamina poi le osservazioni dell'on. Baccarini, e gli chiede come mai si possa oggi pensare a stanziamenti di enormi somme par opere idrauliche, proprio alla vigilia di stanziare centinaia di milioni per le ferrovie.

L'on. Ministro dice che è pendente una riforma nella legge di contabilità, e l'on Baccarini potrà proporne tutti gli emendamenti che crede opportuni a semplificare l'attuale sistema.

L'on. Ministro parla della riforma del Genio civile, e dice che ha nominato una Commissione, perchè studii un progetto di riforma, che dovrà esser seria e durevole.

L'on Ministro passa a rispondere all'on. Baccelli, ricordando quanto fu fatto dalle precedenti Amministrazioni pel bonificamento dell'Agro Romano.

Promette di occuparsi della questione e di studiare il progetto desiderato dall'on. Baccelli.

Chiusa la discussione generale, incominciò quella dei singoli capitoli; e dopo breve discussione su quelli relativi alle opere idrauliche, ai porti ed ai fari, si venne a parlare delle strade ferrate, per quanto riguarda la parte *ordinaria*.

Gli on. *Morana* e *Vollaro* fecero al Ministro alcune raccomandazioni circa le ferrovie Sicule e le Calabro-Sicule, a cui l'on. Depretis rispose promettendo di tenerne il debito conto nei successivi provvedimenti ferroviarii.

Sorse poi una viva discussione politica circa il servizio telegrafico, che diede luogo ad una solenne votazione e più tardi alla dimissione del Ministero; ma non è cómpito nostro l'occuparcene. Dobbiamo invece riassumere la discussione avvenuta nella seduta del 15 intorno alla parte *straordinaria* di questo bilancio, e precisamente al capitolo 135 relativo alla ferrovia del Gottardo.

Giudici Vittorio ricorda le sue precedenti interrogazioni sulla questione del Gottardo e sui lavori che dovevano essere incominciati, a tenore delle Convenzioni, fino dallo scorso aprile. Che ha fatto il Governo per richiamar la Svizzera agli obblighi assunti dalla Società del Gottardo?

L'oratore parla dei risultati della Conferenza internazionale di Lucerna e della non buona impressione che nelle provincie italiane più interessate produssero le deliberazioni di quella Conferenza.

Non ne farà colpa ai delegati italiani, perchè ambasciator non porta pena. Ma l'oratore crede che l'Italia, la quale fece e fa enormi sacrificii per la ferrovia del Gottardo, abbia diritto al compimento di quei lavori, che devono compensare il nostro paese dei sacrificii fatti. L'Italia adempie i suoi obblighi. Perchè non compie i suoi la Svizzera? Sarebbe molto comodo per la Svizzera il sistema di farsi i lavori a spese delle altre nazioni.

L'oratore crede che il Governo deve chiedere alla Svizzera di obbligare la Società a compiere i suoi impegni. Tocca alla Svizzera pensarci.

Parla delle cattive condizioni che sono fatte all'Italia dai risultati della suddetta Conferenza.

Si congratula coll'on. Zanardelli, chè sia uscito dal Ministero prima di ratificare quella Convenzione; e chiede al presidente del Consiglio se il Governo aderirà all'aumento, chiesto nel sussidio ed alla soppressione di tronchi che erano stabiliti nel trattato primitivo.

Sella. Il trattato di Berna impose all'Italia un enorme onere, maggiore di quelli della Germania e della Svizzera. Tuttavia gl'interessi italiani erano sì importanti, che il concorso dei 45 milioni fu ammesso.

L'oratore espone quali erano le vicende politiche all'epoca in cui il trattato di Berna fu conchiuso.

Il trattato non dovevasi mutare ma ora siamo a caso vergine, e ci si chiede un nuovo sussidio. Mancano i fondi per proseguire i lavori? Mettiamoci d'accordo fra gli Stati, ma in quali proporzioni? I conti debbono esser fatti in modo che il totale concorso tra il passato ed il nuovo sussidio faccia una somma eguale fra le nazioni concorrenti.

L'oratore espone delle considerazioni intorno agl'interessi italiani, svizzeri e tedeschi nella questione.

Parla della condotta nei lavori del Gottardo, e crede che all'Italia non siansi avuti i riguardi cui aveva diritto. Ora si domanda all'Italia un sussidio di 10 milioni, e così sarebbero 55 milioni. All'Italia si chiede quindi un sacrificio grandissimo.

Bisogna considerare che abbiamo Corpi morali sussidianti, i quali forse contesteranno quando si tratterà di pagare, sopprimendosi specialmente tronchi essenziali.

L'oratore raccomanda la questione alla più seria attenzione del Governo, e crede di dargli forza colla dimostrazione che tutti in Parlamento riconoscono la gravità della questione.

Conchiude affermando che tale questione merita tutta l'attenzione della Camera.

Depretis (presidente del Consiglio) spera di persuadere la Camera che il Governo non mancò al suo obbligo di tutelare gli interessi dell'Italia.

Per ora risponderò brevemente all'on. Giudici.

L'on. Ministro parla degli sbagli nella perizia dei progettati lavori, che ascesero a 102 milioni; e dice che si dovette adattarsi a fare la linea principale, sicuri che, fatto questo, il resto verrebbe dopo. L'on. Sella dice che vi sono degli interessi che dovrebbero regolare il Consorzio delle tre Potenze.

L'apertura del Cenisio fece aumentare del 10 per cento i prodotti delle nostre ferrovie, e non sarà solo pegli interessi agricoli che l'Italia ha interesse al traforo del Gottardo. Il trasporto di tanti prodotti tedeschi accrescerà la prosperità dei nostri porti, delle nostre ferrovie.

Ma non bisogna disconoscere anche l'interesse del legame politico in questione siffatta.

L'on. Sella fa oggi tanti conti, ma sono essenzialmente le condizioni d'oggi eguali a quelle del 1871? Alla Germania non dobbiamo noi qualche cosa? Senza Metz e Sédan, non so se saremmo qui, a Roma (*Bene a sinistra*).

Il trattato di Berna fu fatto dal Ministero dell'on. Sella.

Sella. Fu fatto dagli on. Correnti e Melegari.

Depretis. Come si potrebbe abbandonare il traforo del Gottardo? Il Governo non crede si possa, a nessun patto, abbandonare quell'impresa.

L'on. Ministro dice che i delegati a nulla si impegnarono e che avevano istruzioni severissime; e il Governo saprà tutelare efficacemente gli interessi nazionali.

Sella dice che non avrebbe parlato, se avesse saputo che le trattative sono terminate.

Dichiara d'esser convinto della utilità del Gottardo e della utilità di mantener buone relazioni colla Germania.

Non resta che aspettare la presentazione della Convenzione, e allora sarà il caso di sollevare la questione.

A queste questioni non deve però esser dato un carattere politico. Discussioni di questa natura nulla hanno a che fare colle ralazioni politiche internazionali.

Depretis. Siamo d'accordo.

Sella. Se siamo d'accordo, niente di meglio.

Negrotto e *Fano* soggiungono alcune dichiarazioni circa il concorso delle provincie di Genova e Milano.

Corbetta fa alcune osservazioni contro le parole del presidente del Consiglio.

Depretis dichiara di non esser troppo tenero per la Società del Gottardo, ma per gli interessi che con quella Società hanno attinenza.

Dice che il trattato di Lucerna fu già mandato a tutti i Corpi morali sussidianti. —

Dopo ciò, il capitolo 135 è approvato.

Finalmente nella seduta del 16 la discussione dei capitoli si chiuse senz'altri incidenti e coll'approvazione dell'intero bilancio nella complessiva somma di lire 85,456,072.46; ed allo scrutinio segreto, esso ottenne voti favorevoli 259 e contrarii 20.

LE AZIONI DELLE STRADE FERRATE ROMANE

Sentenza della R. Corte d'Appello di Firenze

Nel precedente numero annunciammo la sentenza della R. Corte d'Appello di Firenze, pronunciata il 21 novembre p. p. e pubblicata il 1° corrente, a riforma della sentenza del Tribunale civile ff. di Tribunale di commercio in quella città, intorno alla causa promossa da alcuni azionisti delle Strade ferrate Romane, impugnanti le deliberazioni dell'Assemblea generale delle medesime, relativamente al riparto del prezzo di riscatto tra le Azioni comuni e le trentennarie e privilegiate, mediante cessione dei semestri arretrati di interesse dal 1° gennaio 1874.

Abbiamo ora sott'occhio il testo della suddetta sentenza di Appello, da cui crediamo opportuno di estrarre alcuni *considerando*, che valgono a porre in piena luce tale quistione, la quale non può non interessare vivamente gli azionisti delle Romane e buon numero dei nostri lettori; tanto più che con la suddetta sentenza non venne punto risolta la questione, volendo ora i possessori delle Azioni privilegiate intentar lite a quelli delle Azioni comuni, a tutela dei propri diritti di preferenza.

Ecco frattanto i principali *considerando*, della detta sentenza, omettendo quelli d'indole affatto secondaria, che tendono soltanto a rinforzare le considerazioni legali della Corte d'Appello:

. . . .

Considerando che la domanda di nullità delle deliberazioni del 26 marzo e 28 giugno 1877, proposta dagli Attori e appellanti, si fonda in sostanza sopra due proposizioni, con le quali sostengono:

1° Che la rendita pubblica, promessa dal Governo con decorrenza dal 1° gennaio 1874, è il prezzo di riscatto delle linee Romane e accessorii, divisibile fra i socii;

2° Che l'Assemblea degli Azionisti non poteva imporre a suo arbitrio la divisione e reparto di quella rendita fra gli Azionisti anche dissenzienti, sia perchè la divisione attiene al periodo posteriore allo scioglimento della Società (ed in questo periodo il diritto di ciascun socio alla sua parte di capitale diviene individuale e non può rimaner distratto a favore di altri contro sua volontà); sia perchè, trattandosi di Azioni che vantano diritti disuguali ed essendo nato conflitto fra loro, non poteva l'Assemblea generale, composta di ogni specie di Azionisti, troncarlo, imponendo una così detta *transazione* alla minoranza, che apertamente vi si rifiutava.

Considerando che la verità della prima proposizione non può essere con ragionevole fondamento impugnata. Infatti, per la Convenzione del 17 novembre 1873, schiarita e interpretata con le deliberazioni del 10 maggio 1875, il Governo acquistava le linee delle Ferrovie Romane e accessorii con tutto l'attivo sociale, ed in correspettivo si accollava il passivo della Società reso noto nel marzo e aprile 1873, ed anche quello creato di poi col consenso di esso Governo; e di più prometteva di dare una rendita pubblica complessiva 5 per 0[0, equivalente a L. 7.50 per Azione comune, non privilegiata, nè garantita, a L. 10 per ogni Azione trentennaria e privilegiata, ed a L. 23.10 per ogni Azione garantita dallo stesso Governo. Ora, ognun vede che questa rendita pubblica è l'unico prezzo del riscatto corrisposto dal Governo, divisibile fra i socii; le Azioni già Livornesi, garantite dal Governo per i frutti e per l'ammortamento, dovevano avere ciascuna L. 23.10 di rendita pubblica, e su ciò non è disputa; ma quanto si dava per le altre Azioni formava una somma complessiva di rendita divisibile fra quelli Azionisti, a seconda dei loro diritti individuali. Ciò fu inteso fino dalla proposta dal Governo fatta colla ministeriale del 23 aprile 1873, e col patto 8° della Convenzione 17 novembre dell'anno stesso; e fu maggiormente chiarito e manifestato colla terza proposta fatta dalla Giunta parlamentare nel 1875, la quale, con qualche modificazione, fu approvata dall'Assemblea degli Azionisti nell'adunanza del 10 maggio 1875 in questi termini: « Nei « rapporti tra la Società e il Governo, la disposizione del « l'art. 2 della Convenzione 17 novembre 1873 non ha altro « effetto che di servire a determinare l'ammontare della « rendita che il Governo, nel modo e nelle proporzioni « stabilite nell'art. 7, dà in correspettivo e *come prezzo* « *complessivo del riscatto delle Azioni comuni, trentennarie,* « *privilegiate*, fermi stanti i diritti che posson competere « alle varie categorie degli Azionisti nei *rapporti fra loro,* « *quanto alle respettive assegnazioni stabilite dalla detta Con-* « *venzione* ». . . . .

Considerando che non è plausibile quanto si sostiene oggi dalla Difesa degli appellati, cioè che, con la delibe-

razione impugnata, non fu diviso il prezzo, ma soltanto i frutti arretrati decorsi dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877, e che questi si devono considerare come utili sociali, che l'Assemblea poteva repartire in ordine all'art. 39 dello Statuto sociale e all'articolo 194 del Codice di commercio; tostochè, infatti, il Governo come prezzo del riscatto aveva promesso una rendita pubblica con decorrenza dal 1° gennaio 1874, tutte le scadenze posteriori a quell'epoca formavano parte del prezzo, perchè la rendita pubblica consiste appunto nei frutti del capitale nominale irrepetibile, che si esigono semestralmente; e dando una rendita con decorrenza dal 1° gennaio 1878, invece che dal 1° gennaio 1874, si diminuisce evidentemente il prezzo del riscatto.

Non può ammettersi poi che i semestri di rendita scaduti dal 1° gennaio 1874 al 31 dicembre 1877 potessero considerarsi come utili sociali repartibili annualmente, a forma dell'art. 39 dello Statuto, perchè lo scopo della Società era quello di esercitare linee speciali di Strade ferrate indicate nell'art. 1° dello Statuto; e quando si cedevano tutte le linee e tutto il patrimonio attivo e passivo sociale in correspettivo di una rendita pubblica con decorrenza dal 1° gennaio 1874, questa costituiva il prezzo della cessione divisibile fra i soci con le regole dello scioglimento e liquidazione della Società; e non si poteva in alcuna parte considerare come utile annuo derivante dall'esercizio sociale e divisibile a forma dell'art. 39 dello Statuto. Ciò era ben compreso dal Consiglio d'amministrazione e dalla stessa Assemblea degli Azionisti; ed infatti, per ripartire gli utili sociali a forma dell'art. 39 dello Statuto, bastava la deliberazione presa in una sola adunanza; il reparto invece della rendita pubblica fu deliberato, a forma dell'art. 29 dello stesso Statuto in due adunanze dell'Assemblea generale, cioè del 26 marzo e del 28 giugno 1877; e ciò dimostra che non si intese in quelle adunanze di repartire utili annui sociali a forma dell'art. 39, invocato oggi a comodo di causa.

Considerando che, ritenuto che tutta la rendita pubblica con decorrenza dal 1° gennaio 1874 costituiva prezzo del riscatto, si scorge tosto la giustizia anche della seconda proposizione sostenuta dagli attuali Appellanti e consorti di lite, con la quale si nega all'Assemblea generale la competenza a farne la divisione e ad imporre le parti alla minoranza reluttante.

La giustizia di questa proposizione si dimostra coi patti della Convenzione del 17 novembre 1873, con le deliberazioni prese dall'Assemblea generale del 10 maggio 1875, interpretative e declarative della Convenzione stessa, e con le regole di ragione.

Con la Convenzione, mentre fu detto che il Governo assumeva il passivo sociale resogli noto ufficialmente fino dalla proposta di riscatto (marzo e aprile 1873), e quello che fosse creato dipoi col consenso di esso medesimo (art. 4), e rimanevano compensati i debiti e crediti ed estinte le questioni fra Società e Governo (art. 5), e prometteva in correspettivo della cessione delle linee e dell'attivo sociale una rendita pubblica commisurata sulle Azioni (art. 2) con decorrenza dal 1° gennaio 1874 (art. 3), fu pattuito coll'articolo ultimo (12) che la Convenzione non sarebbe stata valida, nè definitiva, se non dopo che sarebbe stata sanzionata per legge. Ora, questa clausola importa condizione sospensiva della efficacia della Convenzione, come vi sono soggetti tutti i contratti dello Stato, che hanno bisogno dell'approvazione di una Autorità superiore. Onde gli effetti dell'approvazione per legge che sopravvenisse, si retrotraggono al giorno della stipulazione del contratto. Ed anche per volontà delle parti, quella clausola fu intesa come condizione sospensiva, i di cui effetti, una volta avverata, dovevano retrotrarsi alle epoche stabilite nella Convenzione; non potendo esser diversamente, tostochè nella Convenzione stessa si indicava l'epoca della verificazione fatta del passivo sociale che assumeva il Governo, e si stabiliva la decorrenza della rendita pubblica da un giorno certo, cioè dal 1° gennaio 1874 in poi. Nella pendenza pertanto della condizione, la Società continuava ad amministrare; ma, se la condizione si verificava, essa amministrava non per sè, ma per il Governo, che aveva acquistato tutto l'attivo sociale fino dal 1873; quindi la Società, anche se ne avesse avuti, non poteva dividere fra i soci gli utili sociali, finchè era vincolata dalla Convenzione, finchè, cioè, fosse stata certa che la condizione era mancata.

Ma vi ha di più: la cessione, che con la Convenzione la Società faceva al Governo, delle linee e accessorii, del materiale mobile, di tutto il suo attivo, importava lo scioglimento della Società; ciò era inteso anche dall'Assemblea degli Azionisti fino dal 1873; ed infatti, colla prima proposta della Giunta parlamentare deliberata dall'Assemblea del 10 maggio 1875, fu detto: « *Ora per quando* la Con- » venzione 17 novembre 1873 venga approvata per legge, « intende e dichiara, come ha inteso di dichiarare nell'As- « semblea del 18 settembre 1873, lo scioglimento della « Società e la sua messa in stato di liquidazione, già presi « in considerazione nell'Assemblea del 30 aprile 1873 ».

Ora le Assemblee posteriori (26 marzo e 23 giugno 1877), deliberando sulla divisione e assegna agli Azionisti del prezzo del riscatto pattuito nella Convenzione, lo facevano per il caso che si appurasse la condizione che rendesse eseguibile la Convenzione; e così deliberarono *ora per quando* la Società sarebbe stata disciolta; quindi è evidente che si deliberava sopra cosa riguardante lo stato di liquidazione, e che l'Assemblea doveva misurare la sua competenza sulle facoltà che nello stato di liquidazione avrebbe avute.

Ma nello stato di liquidazione il diritto dei socii alla divisione del patrimonio sociale cessa di esser collettivo, e diviene individuale; e quindi l'Assemblea generale non ha competenza di fare le parti, e di imporle alla minoranza reluttante, come non ne ha per pregiudicare in alcun modo ai diritti individuali dei socii o Azionisti.

Conseguentemente, le Assemblee del 26 marzo e 28 giugno 1877 eccederono i loro poteri, ed agirono nullamente di fronte ai reluttanti, quando pretesero di far la divisione a loro arbitrio del prezzo di riscatto fra i possessori di Azioni comuni e di Azioni trentennarie e privilegiate.

Perciò giusta fu la domanda di nullità di quelle deliberazioni proposta dagli Attori, e merita di esser riformata la Sentenza di prima istanza che la rigettò. . . . .

Considerando che la competenza dell'Assemblea di fare le parti dell'asse sociale e di imporle alla minoranza anche reluttante, non può neppure desumersi dall'articolo 8 della Convenzione 17 novembre 1873.

Certamente, i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici, che per il Governo stipularono quella Convenzione, non potevano intendere, e non intesero di pregiudicare ai diritti che, dopo lo scioglimento della Società, potevano

esercitare, nella divisione del patrimonio sociale, i singoli Azionisti di ogni categoria. Quei diritti attenevano alla proprietà dei singoli socii, ed i Ministri costituzionali doverono avere ben presente l'art. 29 dello Statuto costituzionale, che dispone: « Tutte le proprietà, senza alcuna « eccezione, sono inviolabili ». — Non può adunque supporsi in quei Ministri la intenzione di stipulare una Convenzione e di presentare al Parlamento una legge, che avesse per effetto di violare i diritti individuali dei socii nella divisione dell'asse sociale. E che tale intenzione non avessero, si rileva chiaramente da quella parte dell'articolo 8° della Convenzione invocata dagli stessi appellati, nella quale, mentre si dice che: « La Società potrà rego- « lare il reparto delle rendite come meglio crederà », si aggiunge tosto: « e in ragione degli impegni da essa as- « sunti fra le diverse specie di Azioni, siano o no privi- « legiate ». . . . .

Considerando che non può sostenersi neppure che i rappresentanti del Governo riconoscessero nell'Assemblea generale degli Azionisti il diritto di fare la divisione della rendita fra gli Azionisti; imperocchè l'art. 8 in principio dice che la Società potrà regolare il reparto, ma con l'art. 6 aveva detto che doveva nominarsi dall'Assemblea una Commissione, con mandato di compiere: « tutti gli atti neces- « sarii alla esecuzione della presente Convenzione »; e con l'art. 7 era stato stabilito che: « Trascorsi sei mesi dalla « data della legge di approvazione della presente Conven- « zione, senza che siano stati intimati al Governo sequestri « od opposizioni giudiziali, la rendita, dietro ordinanza del « Governo, *verrà consegnata alla Commissione per operarne « il reparto agli aventi diritto*, ecc. ».

Dunque la divisione della rendita doveva farsi dalla Commissione liquidatrice agli aventi diritto, e la Società, di cui parla l'art. 8, doveva esser rappresentata, a senso della Convenzione, dalla Commissione liquidatrice e stralciaria, e non dall'Assemblea; e molto meno si intese di dare all'Assemblea l'arbitrio di repartire a sua volontà il prezzo di riscatto fra gli Azionisti, pregiudicando ancora ai loro diritti individuali, come pretendono gli appellati.

Considerando che è fuor di luogo di disputare oggi della giustizia o ingiustizia del reparto, dei diritti delle diverse categorie di Azionisti, e della convenienza e giustizia della *transazione* fatta dall'Assemblea con le deliberazioni impugnate. Imperocchè nel giudizio attuale deve unicamente decidersi, se l'Assemblea generale degli Azionisti aveva potere di imporre la sua volontà ai dissidenti nella divisione del prezzo di riscatto; e, dimostrato che non l'aveva, la pronunzia deve limitarsi ad annullare le deliberazioni impugnate, riservando alle parti i loro diritti per procedere alla divisione secondo le regole di giustizia e le forme di legge. Ed è irrazionale ed inammissibile che l'Autorità giudiziaria imponga una transazione a chi rifiuta di consentirla, essendo ovvio in diritto che la transazione è una Convenzione, e le Convenzioni devono essere liberamente consentite dalle parti, nè possono essere imposte dal Giudice. . . . .

Per questi motivi:

Visto l'art. 370 del Codice di procedura civile,

Respinta ogni contraria e diversa domanda, eccezione e deduzione,

Riforma la sentenza del Tribunale civile di questa città, ff. di Tribunale di commercio, deliberata nel 13 e pubblicata nel 17 settembre 1877; ed in riparazione dichiara inefficaci e nulli, di fronte agli Appellanti e intervenuti al giudizio associati alla loro Difesa, gli articoli primo e secondo della deliberazione dell'Assemblea generale degli Azionisti delle Strade ferrate Romane del 26 marzo 1877, approvati definitivamente nell'altra Assemblea del 28 giugno dell'anno stesso, e trascritti di sopra con la conclusionale degli Appellanti stessi.

E condanna solidalmente il comm. De Martino NN., la Ditta U. Geisser e C. di Torino, Ascoli Roberto, Lattes Giuseppe, Rignano Alessandro e Motta Giacomo NN., a favore degli Appellanti e degli intervenuti al giudizio ed associati, non che a favore dei Ministri delle finanze, dei lavori pubblici e di agricoltura e commercio, nelle spese del primo e di questo secondo giudizio di appello, che non liquida per mancanza di notule.

Così deliberato e pronunziato nella Camera di Consiglio della Sezione civile il 21 novembre 1877, sedendo i signori cav. Valeriano Carnecchia ff. di Presid., cav. Emanuele Martucci, cav. Andrea Banti estensore, cav. Leopoldo Puccioni, e cav. Vito Boari consiglieri.

Nostre Corrispondenze

Roma, 18 dicembre.

Deve pur essere una spietata divinità quella sovrapposta dal padre Giove al governo delle ferrovie italiane, un *quid simile* del mostruoso Moloc degli Ammoniti, al quale non si sagrificavano che umani olocausti! Di fatto, si ha un bel dire, ma la ragione principale, tanto della caduta del Ministero Minghetti nel marzo 1876, quanto della morte improvvisa del Gabinetto Depretis caldo ancora, fu ed è la tentata soluzione del problema ferroviario. Umane, o più propriamente, parlamentari contraddizioni, che, non giova dissimularlo, cospirano alla rovina economica del Paese! Non si volle allora l'esercizio governativo, e non si vuole ora l'esercizio privato. Oh che cosa si vuole? Sarà l'inchiesta il sospirato Edipo, destinato a spiegare il fatale enimma, a sciogliere od a tagliare il nodo gordiano? E l'on. Depretis, che sudò per sei mesi sulle carte delle Convenzioni e vi appose la propria firma, acconsentirà egli che si diano al vento, a patto di rimanere il Presidente del nuovo Consiglio? O riuscirà a formarne uno che le accetti tali e quali, o almeno modificate? Codeste interrogazioni mi caddero molto facili dalla penna, omettendone pure altre molte; ma in quanto al rispondervi, è un altro paio di maniche, e spero mi saranno fornite dagli avvenimenti della settimana in corso. —

Se i cortesi lettori del *Monitore* si daranno la pena di frugare nella loro memoria, troveranno come io non abbia mancato di esporre per filo e per segno, a tempo opportuno, i fatti che diedero origine alla lunga vertenza tra il Governo e la Società Vitali, Charles, Picard e Comp. pei lavori di costruzione delle ferrovie Calabro-Sicule, poi le liti che ne seguirono mano a mano nel periodo di varii anni ed il loro processo, e lo stato delle cose al momento della transazione firmata il 15 agosto del corrente anno, e le conseguenze più gravi che ne sarebbero derivate per il pubblico erario attendendo ancora il giudicato

della Cassazione, dopo la contraria sentenza degli arbitri, del Tribunale e della Corte d'Appello.

Saranno quindi in grado di portare da sè stessi un giudizio sul disegno di legge, che è urgente ed equo la Camera discuta prima di darsi allo sciopero delle feste natalizie; disegno di legge col quale si chiede appunto l'approvazione della transazione anzidetta.

Voi avete già riferito quel disegno di legge e la Relazione ministeriale che lo precede; ed il Parlamento, ad evitare un maggior discredito ed un maggior danno allo Stato, emetterà di certo un parere conforme a quello esternato dal Consiglio di Stato e dalla Commissione generale del bilancio, sulla convenienza di approvare la proposta ministeriale (*). —

La nuova ferrovia da Conegliano a Vittorio nel Veneto, la cui costruzione venne stabilita e concessa di recente, è una delle comprese nella legge del luglio 1873, per le quali il Governo non assume che il carico d'un sussidio chilometrico di L. 1000.

Essa si stacca subito passato il ponte della Cerva, a due chilometri verso Udine, dalla Stazione di Conegliano, e giunge al paese di Vittorio, a mezzo cammino dalle due sezioni Ceneda e Serravalle, mediante una percorrenza di 14 chilometri, e sviluppandosi intieramente in pianura. Soltanto nell'ultimo tratto vi sono lavori importanti, dovendo la linea passare in trincea, affine di non guastare la strada ordinaria fra l'abitato di Ceneda. Le pendenze toccano il limite massimo del 13 per mille in quest'ultimo tratto appunto, per una rampa di due chilometri. Le curve si sviluppano con facili raggi, uno solo avendo la scarsa misura di 400 metri, al punto di distacco della ferrovia Conegliano-Udine.

La spesa prevista ammonta a L. 1,200,000. La costruzione e l'esercizio verranno assunti dalla Società Veneta, che ne è concessionaria.

Il Municipio di Vittorio e la Provincia di Treviso pagheranno, una volta tanto, una somma alla detta Società. —

Verranno delegati un 1° Commissario tecnico ed un ingegnere di Manutenzione per assistere all'esperimento di una macchina a vapore, che l'Impresa Belloli domandò di essere autorizzata ad adoperare nel *tramway* da Cuneo a Borgo S. Dalmazzo. —

E chiuderò col riassumervi i progetti ferroviarii, in realtà di poco rilievo, esaminati ed approvati ultimamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici:

Una scogliera pel ponte sul fiume Basento nel tronco Torremare-Pisticci;

Lavori di consolidamento di varie trincee nel tronco Trivigno-Potenza;

Appalto per una gettata di massi a difesa della ferrovia dall'Jonio a Cosenza, tra i fiumi Esaro e Grondo;

Lavori di consolidamento della linea S. Antonello tra i chil. 53 + 600 e 54 + 500 del 2° tronco della diramazione di Cosenza, e alla Costa Vetri nel tronco Leonforte-Villarosa;

Una variante nella posizione di alcuni scambii nella Stazione di Treviglio, nella ferrovia Treviglio-Rovato;

E finalmente, costruzione di tettoie e modificazioni alla pianta del fabbricato viaggiatori nella Stazione di Avellino. B.

(*) L'on. Leardi, relatore della Commissione parlamentare, presentò già la sua favorevole Relazione, e la Camera è invitata a deliberare oggi stesso sulla medesima. LA RED.

Informazioni Particolari

DEL *MONITORE*

Sabbato e domenica scorsi si tenne a Milano l'annunciata riunione del rappresentante del Consorzio delle ferrovie Venete, cav. Loro, e di quelli della Società dell'Alta Italia, per istabilire le norme di un servizio cumulativo tra le linee del Consorzio e della Società stessa.

Sappiamo che venne sottoscritta una Convenzione preliminare, subordinata all'approvazione dei rispettivi Comitati e del Governo, mediante la quale, lasciando impregiudicata la questione del transito, tutte le Stazioni interne del Consorzio Veneto, comprese quelle comuni di Vicenza e Treviso, godranno dei vantaggi del servizio cumulativo, stabilito secondo le norme fissate nella Convenzione medesima, la quale, salva l'approvazione suddetta, avrà effetto dal 1.o gennaio al 30 giugno 1878.

La ripartizione delle spese per le Stazioni comuni venne rimandata ad altra conferenza.

A proposito della mozione fatta alla Camera dei deputati dall'on. Billia circa la Stazione di Udine, e della conseguente risposta dell'on. Depretis (*V. sopra la* CRONACA PARLAMENTARE), siamo in grado di aggiungere le notizie seguenti:

Fino dall'anno scorso, il Governo ebbe ad occuparsi dello studio della questione per l'ampliamento della detta Stazione; ma, siccome a tale questione si collegava anche quella relativa alla Dogana internazionale, così si dovettero far pratiche presso il Governo Austro-Ungarico, affine di stabilire se, all'apertura della intera linea Pontebbana, il servizio finanziario dovess'essere attuato nella Stazione di confine, ovvero concentrato in quella d'Udine.

Su questo punto, a quanto ci consta, i due Governi non poterono ancora venire ad un accordo definitivo; e quindi riesciva impossibile al Ministero di ordinare ed alla Società dell'Alta Italia di eseguire la preparazione di un progetto, pel quale mancavano assolutamente le basi.

Frattanto il Ministero delle finanze, in pendenza della definizione della questione, ha chiesto, *in via di urgenza*, che venisse costrutto presso la Stazione di Udine un magazzino speciale ed isolato pel deposito delle materie infiammabili. In seguito a tale pressante domanda, la Direzione dell'Alta Italia ha creduto suo dovere di studiare un progetto di massima per l'ampliamento della intera Stazione, compilando nel tempo stesso il progetto particolareggiato per il magazzino delle materie infiammabili, nonchè pei piani caricatori ad uso delle merci e dei militari.

Ora sappiamo che il primo progetto è quasi ultimato, e verrà in breve rassegnato al Governo per la sua approvazione; ed il secondo gli venne già presentato insieme con quello pei piani caricatori, di cui abbiamo dato notizia in un precedente numero del *Monitore*.

Tariffe ferroviarie e nuove ferrovie per Genova. — Secondo le notizie del *Caffaro*, la Commissione genovese, già indicata nel precedente nostro numero, venne ricevuta il 12 corr. dal Presidente del Consiglio.

Componevano la Commissione tre senatori, Astengo, Francesco Sauli e Cavagnari; 7 deputati, cioè i due Sanguinetti, Boselli, Argenti, Carbonelli, Saluzzo, Randaccio; e 5 assessori della Giunta, Negrotto, Gagliardo, Domenico Celesia, Gian Maria Cambiaso e Tortarolo.

L'on. Depretis fece introdurre la Commissione nella sua camera, e l'accolse stando a letto per indisposizione.

L'on. Negrotto, come assessore anziano, espose le istanze di Genova.

L'on. Depretis rispose, quanto alla galleria dei Giovi, ch'egli riconosce essere questo valico d'interesse assolutamente nazionale.

Appena si presenterà il bisogno d'un nuovo valico appennimico, si dovrà provvedere senza lasciarsi sorprendere. Ma, per ora, gli ingegneri dell'Alta Italia assicurano che pericolo non ce n'è, nè presente, nè prossimo; che i franamenti furono di nessuna importanza; e che non è neanche da mettersi nelle probabilità che si presenti un pericolo serio in un prossimo avvenire.

Quanto al movimento dei carri su quella linea, l'on. Depretis assicurò che la potenzialità di quei binarii, relativamente al movimento, può essere portata a 954 vagoni al giorno, mentre ora non ce ne passano che 450.

I signori ingegneri Argenti e Tortarolo, come uomini tecnici, pratici e illuminati intorno alla faccenda, manifestarono i più gravi dubbii sull'attendibilità (!!) delle informazioni trasmesse al Ministero circa la galleria dei Giovi. Frattanto l'on. Carbonelli insisteva affinchè la succursale ai Giovi venisse compresa nei progetti delle costruzioni, che andranno uniti alle Convenzioni ferroviarie.

L'on. Depretis rispose placidamente di non poter prendere verun impegno. Gli si provino insussistenti i dati degli uomini tecnici, e provvederà immediatamente, senza il bisogno d'essere invitato od incitato a farlo.

Avendo poi l'on. Casaretto proposto di mutare il tracciato della ferrovia Parma-Spezia, facendola passare da Varese, l'on. Depretis osservò che la linea è tra le proposte, e non si possono per ora fare delle varianti, che esigerebbero lunghi studii.

Ferrovia Novara-Varallo. — Scrivono da Novara al *Risorgimento*, che le molte difficoltà incontrate dal progetto di una ferrovia ordinaria, la quale richiede da parte del Governo, della Provincia e dei Comuni, immensi sacrificii di danaro per la sua costruzione e pel suo esercizio, ispirarono ad un ragguardevole numero d'interessati l'idea di approfittare della esistente strada provinciale, che da Novara conduce direttamente a Varallo, per costruirvi una di quelle ferrovie economiche a sezione ridotta, già usate altrove con eccellente esito. Questa ferrovia, al sensibile vantaggio dell'economia, aggiungerebbe quello di un servizio più facile e più frequente in tutti quei Comuni che verrebbero ad essere attraversati o toccati dalla ferrovia. A tale scopo venne già inoltrata la domanda di concessione alla Deputazione provinciale di Novara.

Ferrovia Barge-Pinerolo — Venerdì scorso il Consiglio comunale di Pinerolo ha votato all'unanimità il concorso di L. 100,000 per la ferrovia Barge-Bricherasio-Pinerolo, com'era stato proposto da quella Giunta municipale.

Ferrovie Venete. — Leggesi nella *Provincia di Belluno*:

La Commissione della nostra Deputazione provinciale reduce da Roma, dove ebbe dal presidente del Consiglio dei ministri e ministro dei lavori pubblici la migliore accoglienza, ci confermò nella speranza che finalmente possa essere accordato per la costruzione della ferrovia Treviso-Feltre-Belluno il sussidio maggiore, determinato nel progetto di legge che sta per essere presentato alla Camera.

Tramway Milano-Desio-Seregno. — Scrivono da Seregno, 9, alla *Perseveranza*:

In un recente articolo della *Perseveranza* si accennava al progetto di un *tramway* Milano-Desio-Seregno, presentato alla Deputazione provinciale di Milano dal sig. Pompeo Meregalli. Ora io posso assicurare i vostri lettori che quel progetto fu accolto con plauso generale, e che n'è prossima l'attuazione.

Oggi, in Seregno, erasi riunito il Consiglio municipale per deliberare sulla spesa occorrente al miglioramento della viabilità del Comune; venne pure trattato dell'attivazione del *tramway* sopraccitato, e fu deliberato, all'unanimità, di appoggiare moralmente e materialmente la divisata impresa.

Venne poi eletto un Comitato promotore, formato da persone ragguardevoli rappresentanti l'industria e il commercio; e quanto prima sarà aperta al pubblico la sottoscrizione delle Azioni pel capitale necessario.

La linea del *tramway* viene costruita sulla strada provinciale Valassina, ed abbrevia di ben sei chilometri il percorso della ferrovia. Dippiù serve di nuovo mezzo di comunicazione a 10 altri Comuni assai popolati.

Tramway a vapore a Como — Leggiamo nella *Perseveranza*, del 18:

Dal signor rag. Marcello Mazzoni di Milano venne inoltrata regolare domanda alla Deputazione provinciale di Como per la concessione di un *tramway* con trazione a vapore fra Laveno, Varese, Como, Erba e Lecco, da impiantarsi per la maggior parte sulla strada provinciale esistente fra quelle località.

Questo *tramway*, nella mente dei proponenti, sarebbe destinato a collegare fra di loro i laghi della nostra Lombardia e raccordare le teste di linea delle importanti ferrovie Bergamo-Lecco, Milano-Lecco, Milano-Como, Milano-Varese, non che di quella Milano-Erba di prossima attuazione, ed a mettere in comunicazione facile fra di essi con Como, capoluogo della provincia, i più cospicui Comuni della medesima.

Tramway a Roma. — Leggiamo nella *Libertà* del 14:

La Società dei *tramways* di Roma e Milano sta per conchiudere il contratto con alcuni appaltatori per la costruzione del *tramway* da Roma a Tivoli. Appena il Consiglio provinciale si sarà pronunciato sulla quistione, se si debba accordare o meno alla Società il permesso di poter esercitare questa ferrovia col mezzo del vapore, invece dei cavalli, comincieranno i lavori. Si spera in tre mesi di poterli compiere.

L'inaugurazione della nuova ferrovia avrebbe quindi luogo per i primi di aprile.

Vagoni-ambulanza. — Leggiamo nella *Libertà* del 15:

Sono giunti alla nostra Stazione due vagoni di nuovo modello, da servire per la costituzione dei treni-ambulanza, come furono stabiliti, secondo le ultime disposizioni.

Questi vagoni sono costruiti in modo da poter formare una lunga corsìa, in cui, da un lato e dall'altro, si trovano i lettucci pei feriti, costituendo così un vero e proprio ospedale ambulante.

Unitamente ai vagoni giunsero pure le barelle, i *cacolets*, e tutto il resto del materiale necessario pel servizio d'ambulanza.

Secondo gli ultimi modelli adottati, riescirebbe facile, in caso di urgente bisogno, il trasformare certe vetture di terza classe in vagoni-ambulanza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Secondo la *Gazzetta Ticinese*, il Consiglio federale ha diramato, in data del 5 corr. ai Governi di Germania e d'Italia, agli Stati confederati ed alle Amministrazioni delle Società ferroviarie Nord Est e Centrale, partecipanti all'impresa del Gottardo, le seguenti comunicazioni:

Il suddetto progetto di massima viene però studiato dal solo punto di vista degli accresciuti bisogni del servizio locale, in seguito all'innesto della linea della Pontebba, indipendentemente dall' eventualità di rendere quella Stazione adatta al servizio internazionale: eventualità alla quale, verificandosi, si potrà facilmente provvedere coll'aggiunta delle opere occorrenti, coordinate al progetto attuale.

L'Amministrazione delle ferrovie dell'Alta Italia ha deliberato la fornitura di una grande partita di rotaie in acciaio alla Ditta Hoesch di Dortmund (Germania). Le condizioni del mercato metallurgico in Europa sono tali al presente, che l'Amministrazione suddetta ha potuto deliberare tale fornitura ad un prezzo eccezionalmente basso. La consegna avrà luogo entro pochi mesi.

Il treno diretto in partenza da Torino alle ore 7.20 e da Milano alle 7.15 pom. per Roma, via Genova e Pisa, arriva quasi sempre alla Capitale con un ritardo medio di 20 a 25 minuti.

Preoccupatosi di questo inconveniente, il Ministero ha interpellato l'Amministrazione dell'Alta Italia sulle cause del ritardo, invitandola a studiarle ed a proporne i rimedii.

In seguito di ciò, lunedì scorso si riunirono a Genova i Capi dei servizii interessati delle Ferrovie medesime, insieme al Commissario governativo, i quali, dopo un esame dettagliato della questione, hanno riconosciuto che le cause del suddetto ritardo sono i rallentamenti obbligatorii sulla tratta Genova-Pisa pei lavori di manutenzione e riparazione ivi in corso: rallentamenti che sono, d'altronde, indispensabili per la sicurezza dei treni, e che richiedono appunto 24 minuti di tempo, non calcolati nell'orario.

Ora, siccome codesti rallentamenti, indispensabili pei suddetti lavori, dovranno durare ancora parecchi mesi, la Commissione ha emesso il parere, essere necessaria una modificazione dell' orario per tutti i treni sulla tratta suddetta Genova-Pisa, computandovi i 24 minuti di cui sopra, ed assicurando così il servizio regolare.

Le proposte della Commissione formeranno oggetto di pronto esame della Direzione generale dell'esercizio, la quale ne riferirà al Ministero per le sue decisioni.

In relazione alla notizia da noi data circa i lavori del ponte sul Serchio presso Pisa, possiamo aggiungere che tra poco arriveranno sul sito le relative travate metalliche, essendosi fatta la visita dei ferri, presso l'officina in Castellammare della Impresa Industriale Italiana, diretta dall'ingegnere A. Cottrau, per parte degl'ingegneri della Società dell'Alta Italia all'uopo delegati. Quei ferri, sottoposti alle prescritte prove di resistenza, furono trovati pienamente collaudabili.

Il giorno 11 corrente, la locomotiva che rimorchiava il treno N. 19 delle Ferrovie Meridionali da Bologna a Rimini, scoppiò a poca distanza dalla Stazione di Quaderna.

Una parte considerevole del corpo cilindrico fu lanciata a molti metri di distanza, tagliando prima i fili telegrafici; alcuni pezzi minori caddero a parecchie centinaia di metri a destra e sinistra della ferrovia. Una sala fu rotta, vicino ad una ruota, la quale rotolò nel campo sottostante; buona parte dei tubi bollitori furono piegati e rotti.

Il macchinista fu gettato a terra a pochi passi, ma senza danno nella persona; il fuochista fu trovato fra gli iniettori, e riportò qualche leggiera scalfittura alla faccia, ed una contusione ad un braccio.

La locomotiva, il *tender* ed alcuni carri-merci sviarono di pochi centimetri; ma nè i carri, nè le vetture in coda al treno riportarono danno alcuno.

I viaggiatori, un poco spaventati dallo scoppio e dalla subitanea fermata, si calmarono tuttavia assai presto.

Si diede subito mano per costrurre una deviazione, mentre si eseguiva il trasbordo per alcuni treni; al mattino seguente, la circolazione era ristabilita, grazie all'attività del cav. Talboni, ing. di sezione della Manutenzione.

Non è ancora ben chiarita la causa dello scoppio, che ad ogni modo è a ritenersi come puramente accidentale.

Ci giunge da Pisa, 17, la notizia che, mentre il treno 1003 usciva da quella Stazione diretto a Pistoia, a circa 45 metri dall'ultimo scambio di curva, unadonna di media età (certa Dal Corio di Livorno) saliva improvvisamente sul piano stradale, adagiandosi sul binario, colla manifesta intenzione di farsi investire dal treno, sopravveniente. Ma accortosene il personale del treno, potè questo venire a tempo fermato, ed i cantonieri accorsero tosto a togliere dal binario quella infelice.

Il treno proseguì quindi il suo cammino con soli tre minuti di ritardo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Direzione generale delle strade ferrate. — La *Gazz. Uff.* del 13 corrente ha pubblicato il seguente R. Decreto del 2 detto mese, che fu già da noi annunciato:

Visto il nostro Decreto 1° luglio 1872, n. 940, col quale furono istituiti presso il Ministero dei lavori pubblici, una Direzione generale delle strade ferrate per sovraintendere ai diversi servizii delle costruzioni e dell'esercizio delle ferrovie, ed un apposito Ufficio con la denominazione di *Direzione speciale per le concessioni, pel riscontro finanziario e pel contenzioso delle strade ferrate;*

Ritenuta la convenienza di riunire in una sola Amministrazione centrale la trattazione di tutti gli affari delle strade ferrate, attualmente ripartiti fra le suddette Direzioni generale e speciale;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei ministri, Ministro segretario di Stato per le finanze, incaricato del portafoglio dei lavori pubblici;

Sentito il Consiglio dei ministri,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1. La Direzione speciale delle strade ferrate, istituita col citato Decreto, presso il Ministero dei lavori pubblici, è soppressa, e le attribuzioni, che col Decreto stesso le furono assegnate, vengono affidate alla Direzione generale delle strade ferrate presso il Ministero medesimo.

Art. 2. Il nostro Ministro predetto è incaricato dell'esecuzione del presente Decreto, col quale resta abrogata ogni contraria disposizione.

« Abbiamo l'onore di recare a vostra cognizione che la Direzione della ferrovia del Gottardo ha stabilito il seguente programma preventivo per il 6º anno di costruzione del gran tunnel del Gottardo, cioè per il periodo dal 1 ottobre 1877 fino al 30 settembre 1878. Venne ammesso che l'impresario abbia ad eseguire per il periodo suddetto i lavori previsti nella Convenzione suppletoria del 21/25 settembre 1875, e che esso eseguirà i lavori rimasti in arretrato fino al 30 settembre 1877, nel corso dei tre anni che ancora gli restano per compire il tunnel, cioè si ripartirà l'arretrato in modo equo sui tre anni:

DESIGNAZIONE DEI LAVORI	Progresso dei lavori del tunnel al 30 settembre 1877			Progresso dei lavori del tunnel al 30 settembre 1878			Preventivo al 30 settembre 1878	
	Secondo il programma del 21/25 sett. 1875	In realtà	Differenza	Secondo il programma del 21/25 sett. 1875	Dedotti 2/3 dell'arretrato fino al 30 sett. 1877	Totale del progresso	Unità convenzionale del prezzo per metro corrente	Costo complessivo
	— Metri	— Metri	— Metri	— Metri	— Metri	— Metri	— Franchi	— Franchi
Galleria di direzione	9,281	9,227.6	— 53.4	11,780	36	11,744	800	9,395,200
Allargamento della stessa	7,234	7,463.2	+ 229.2	10,132	—	10,162	1000	10,162,000
Calotta	7,179	5,392.8	— 1,786.2	10,032	1,191	8,841	450	3,978,450
Strozzo	5,802	4,243.1	— 1,558.9	8,778	1,039	7,739	450	3,482,550
Vôlta	6,306	5,035.7	— 1,270.3	9,246	847	8,399	600	5,039,400
Piedritti	5,786	3,826.8	— 1,959.7	8,726	1,306	7,420	400	2,968,000
Canale di scolo o compimento	5,330	3,076.9	— 2,253.1	8,402	1,502	6,900	70	483,000
Galleria di direzione in Airolo	145	145.0	—	145	—	145	1500	217,500
								35,726,100

» Se da queste cifre complessive delle spese fino e col 30 settembre 1878 di fr. 35,726,100, si deduce l'importo dei sussidii dei cinque primi anni di costruzione in 23,928,175 fr., rimangono come somma preventiva per il 6º anno di costruzione fr. 1,797,925.

« Secondo la Convenzione internazionale del 15 ottobre 1869, a questa somma preventiva devesi aggiungere ancora l'annualità fissa di fr. 3,148,148, e quindi il budget per il 6.o anno di costruzione raggiunge i fr. 14,946,073. Pare poi, in generale, che siasi di accordo col preventivo dei delegati alla verifica del tunnel, che la somma delle ultime quattro rate annuali, o fr. 12,592,592, abbia ad essere regolata nel nuovo trattato da concludersi nello stesso modo come il pagamento dei nuovi sussidii previsti dalla Conferenza di Lucerna di fr. 28 milioni. Si avrebbe quindi una somma di sussidii di franchi 40,592,592 per far fronte alla cifra non ancora definitivamente stabilita per la costruzione delle linee d'accesso.

« Nell'incertezza però in cui si è circa all'epoca in cui la ricostituzione della Società sarà eseguita, e sul quando i lavori alle linee di accesso saranno intrapresi, è impossibile il fissare un preventivo per il periodo del 6.o anno di costruzione con sicurezza. Abbiamo quindi l'onore di proporre, come parte di sovvenzione per le linee d'accesso per il 6º anno di costruzione di prendere l'importo delle annuità fisse come massima, per cui la sovvenzione complessiva venne fissata nella somma suaccennata di fr. 14,946,073.

« Nel mentre ci riserviamo di darvi conoscenza dei relativi preventivi per le linee di accesso, appena le circostanze lo permettano, ci attendiamo un cenno di ricevuta di questa comunicazione ».

— L'avanzamento del traforo della Galleria fu di metri 17,40 (serpentina), dal lato di Göschenen, e di metri 8,80 (con armatura) dal lato di Airolo; in totale metri 26 20, e quindi metri 3,73 in media giornaliera.

Ferrovie svizzere. — Nella seduta del 5 corr., del Consiglio federale, alla Direzione della ferrovia Nord-Est, dietro una speciale richiesta, vien data l'assicurazione che le domande da lei presentate per una proroga di termini per la costruzione delle linee ferroviarie Glarona-Linthal, Muri-Rothkreuz-Immensee e Brugg-Henschikon, Koblenz-Stein, Thalweil-Zugo, Eglisau-Sciaffusa, Ezweilen-Sciaffusa, riva destra del lago di Zurigo, Dielsdorf-Niederweningen, saranno avanzate ai Consigli legislativi federali, ancora nella presente sessione invernale, quando le trattative preliminari saranno giunte ad una conclusione.

Ferrovie russe. — Secondo la *Financial Opinion*, il contratto di fusione delle quattro ferrovie dell'Ovest della Russia: Brest-Graïevo, Brest-Kiew, Odessa-Kiew-Balta e Fastowo, sarebbe sottoscritto. La nuova Compagnia deve portare il nome di *Società delle ferrovie riunite dell' Ovest russo.* Lo Stato garantisce 150 milioni di rubli addizionali.

La Compagnia dei battelli a vapore di Odessa, che apparteneva alla Compagnia della ferrovia di Odessa, è ceduta allo Stato.

— La Commissione incaricata dal Ministero delle vie di comunicazione d'ispezionare i lavori della ferrovia di Soumy ha approvato tutti i lavori eseguiti, ed ha dichiarato che la linea era interamente compiuta ed in ottimo stato. Essa verrà quindi aperta in breve all'esercizio.

— Il corrispondente di un giornale tedesco dà le seguenti notizie sulle ferrovie, costruite o in costruzione nella vallata del Danubio ad uso dell'armata russa in Bulgaria, come sui ponti gettati attraverso quel fiume. La ferrovia da Bender a Galatz fu terminata e consegnata alle Autorità russe verso la fine del mese scorso: prima che questa fosse finita, l'unica comunicazione ferroviaria tra la Russia e la Rumania era la linea tortuosa che corre per Jassy e Kischeneff; ma la nuova linea venendo da Bender per Tabarbunar e Bolgrad, e raggiungendo a Galatz la linea del nord, unisce direttamente il sud della Russia col Danubio.

La ferrovia Fratesti-Zimnitza, lunga 80 chilometri, e che mette capo al punto di trasbordo di tutte le truppe e provvigioni russe destinate all'armata di Bulgaria, fu cominciata in agosto, e credesi che sarà terminata innanzi la fine dell'anno.

La linea Sistova-Tirnova, che sarà di un' utilità incalcolabile per l'invio di provvigioni ad un'armata che operi al Sud dei Balcani, venne principiata nello scorso ottobre, e si fanno rapidi progressi nella sua costruzione.

La linea da Gorny-Studen a Biela, che è il principio di una linea la quale si estenderà oltre Plewna, provvederà le comunicazioni laterali alle spalle delle colonne russe; però la costruzione è resa difficile dai numerosi corsi di acqua che bisogna attraversare.

Tramways in Spagna. — Ecco i principali punti della nuova legge che regola l'industria dei *tramway* in Spagna:

L'approvazione dei progetti dei *tramways*, che devono circolare sulle strade nazionali o provinciali, è accordata dal Ministero dei lavori pubblici.

I *tramways*, che approfittano ad un tempo delle strade nazionali e provinciali, nonchè delle comunali e vicinali, dipendono dallo stesso Ministero.

Il diritto di collocare le rotaie sulle strade comunali, dev'essere ottenuto dal Governo, il quale non l'accorda che sull'avviso conforme degli ingegneri provinciali.

Il solo Ministro dei lavori pubblici ha il diritto di accordare l'autorizzazione necessaria pei *tramways* mossi da altri motori che dai cavalli.

Quando la linea percorre le strade di una provincia o sulle strade comuni a due Municipii, il diritto di concessione appartiene alla Deputazione provinciale; quando le strade d'un solo Municipio vi sono interessate, il diritto di concessione spetta all'Ayuntamiento. Pei *tramways* urbani è necessaria l'autorizzazione del Ministero di Stato.

Le concessioni sono per 60 anni, e si accordano mediante asta pubblica.

Ferrovie nell'India. — L'*Osservatore Triestino* dice che la costruzione della ferrovia nella vallata dell'Indus procede alacremente, ed è stata già aperta sino a Schwan, e così in breve sarà terminata sino a Sukkur. È noto che questa ferrovia ha uno scopo precipuamente strategico. Il paese degli Afridi è già bloccato, ma si ritiene che ciò non basti per domarli.

Notizie Diverse

Porto di Genova. — Leggiamo nel *Commercio di Genova*, del 13:

I lavori del porto furono iniziati con tutta solerzia dalla Società costruttrice, caparra di tutto lo sviluppo possibile nella loro prosecuzione.

La consegna dei lavori venne fatta dal Governo soltanto al 15 ottobre, e cioè non sono ancora due mesi; ed in questo tempo la Società ha già speso più di un milione di lire.

Sebbene il Capitolato d'appalto ammettesse un termine di sei mesi per l'espropriazione ed esercizio delle cave, pure queste furono già espropriate, e fra un mese saranno in esercizio, e quindi tre mesi prima di quanto consentiva il contratto per l'assunzione dei lavori.

Nella preparazione dei materiali galleggianti lavorano da tre mesi circa 150 operaj, tra calafati e carpentieri, tanto nel porto che nelle vicine riviere.

Alla cava della Chiappella parecchie gallerie sono poste in costruzione, e s'imbarcano già oltre a 500 tonnellate di materiali al giorno, che vengono gettati in mare pel prolungamento del Molo Nuovo.

Detto ciò, aggiungeremo che la direzione dei lavori è affidata all'egregio ingegnere-capo sig, Tofani, che rappresenta la Società, ed a cui devonsi questi risultati.

Canale Cavour. — Il *Moniteur des intérêts materiels* è informato che un considerevole numero di banchieri e negozianti di Londra hanno la settimana scorsa indirizzato all'ambasciatore italiano presso la Corte di Londra una protesta collettiva contro la percezione, per parte del nostro Governo, dell'imposta di circolazione sulle Obbligazioni del Canale Cavour. Il Canale essendo stato riacquistato, come è noto, dal Governo stesso, ed i servigi per l'interesse e l'ammortizzazione restando ora a suo carico, questa imposta non avrebbe, secondo i reclamanti, alcuna ragione d'essere.

Strade provinciali. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato il R. Decreto del 18 novembre p. p., con cui viene aggiunta alle strade provinciali della provincia di Cuneo la strada detta *del Gallo*, che diramandosi dalla provinciale Alba-Asti, va per Govone al confine della provincia con quello di Alessandria.

Palazzo per l'Esposizione permanente di belle arti in Roma. — Molti sono gli architetti che presero parte a questo secondo concorso, e i progetti presentati sommano a 72, con un corredo di parecchie centinaia di tavole.

Questi progetti verranno esposti al pubblico per una quindicina di giorni, e quindi la Commissione, appositamente nominata, procederà ad una scelta per eliminazione.

Sarà quindi riaperta l'esposizione sui progetti ritenuti più degni d'esame, e da questi verrà poi scelto quello ritenuto meritevole del premio.

Nomine e promozioni. — La *Gazz. Uff.* del 13 corr. ha pubblicato le seguenti nomine e promozioni fatte con RR. Decreti del 14 novembre p. p.:

Massa cav. Antonio e Artom ing. cav. Emanuele, direttori capi-divisione di 2ª classe, promossi direttori capi-divisione di 1ª classe;

Olginati dott. cav. Giuseppe, capo-sezione di 1ª classe, promosso direttore capo-divisione di 2ª classe;

Braida cav. Luigi e Franco cav. Emanuele, capi-sezione di 2ª classe, promossi capi-sezione di 1ª classe;

D'Amelio ing. cav. Tommaso e Molfredo cav. Alfonso, segretarii di 1ª classe, promossi capi-sezione di 2ª classe;

Novaresio Giacomo, Rusconi Federico e Bertolotti rag. Carlo, segretarii di 2ª classe, promossi segretarii di 1ª classe;

Riegler Ferdinando, Sant'Agata Beniamino, e Ruggi Alfonso, vice-segretarii di 1ª classe, promossi segretarii di 2ª classe;

Barbieri avv. Giovanni, Garassini avv. Giuseppe, e Manganella avv. Raffaele, vice-segretarii di 2ª classe, promossi vice-segretarii di 1ª classe;

Carloni cav. Camillo, ingegnere di 1ª classe nel Corpo Reale del Genio civile, nominato direttore capo-divisione di 2ª classe nell'Amministrazione centrale;

Rota Cesare, Spadon Cesare e Maganzini Italo, ingegneri-allievi, promossi per merito ingegneri di 3ª classe.

E con R. Decreto del 22 detto mese:

Becchi cav. Giovanni Domenico, ingegnere-capo di 1ª classe, nominato segretario del Consiglio generale dei lavori pubblici.

Memoriale tecnico. — Con questo titolo, l'ing. Luigi Mazzocchi di Milano ha testè compilato una interessante raccolta di nozioni, tavole e regole pratiche di aritmetica, algebra, geometria, trigonometria, planimetria, altimetria, costruzioni civili e stradali, meccanica, agronomia, fisica, chimica, ecc., ad uso degl'ingegneri, architetti, macchinisti, appaltatori, periti, agenti di campagna, alpinisti, ufficiali dell'esercito, ecc.

Questo completo manuale o *vade-mecum*, utilissimo a tante persone nella pratica giornaliera delle professioni tecniche, ha poi l'incomparabile vantaggio su qualunque altro consimile, d'essere ridotto in un formato veramente *tascabile*, cioè di proporzioni microscopiche, e nondimeno chiaro, nitido, elegante, con 60 piccole figure intercalate nel testo, con un indice abbastanza diffuso, e legato all'americana.

Editore di questo interessante libriccino, in cui trovansi condensate tante cose utili e necessarie a sapersi, fu il sig. Francesco Manini di Milano, il quale vi spese intorno ogni maggior cura per renderlo veramente accetto a tutte le persone a cui è dedicato, ed alle quali senza dubbio si raccomanda, per la bontà della compilazione, per la straordinaria comodità del formato, e per la relativa mitezza del prezzo.

Trovasi vendibile dai principali librai

Il Telefono a Torino. — Di questo meraviglioso trovato si stanno facendo prove da parecchi giorni nel gabinetto di fisica dal prof. Ferraris, al Museo industriale italiano. Chi ha assistito a quelle prove non poteva quasi

credere che alla distanza di 500 e di 1000 chilometri si potessero udire le parole e i canti così distintamente come furono sentiti.

Professori e scienziati vanno con sollecitudine a riconoscere al Museo il meraviglioso apparato Bell.

Banca di costruzioni di Milano — Leggesi nella *Lombardia* d'oggi:

Ieri il Tribunale di commercio di questa città ha pronunciato la sua sentenza sulle eccezioni opposte dai convenuti È noto che un gruppo di azionisti, sullo scorcio del 1876, citasse in giudizio gli amministratori della cessata Banca di costruzioni, accusandoli di parecchie violazioni dello statuto sociale, e ripetendo ingenti somme a ristoro dei danni cagionati da quelle. Gli amministratori opposero delle eccezioni, che possono ridursi a tre principali, cioè: non potere uno o più azionisti citare in giudizio gli amministratori, perchè tale diritto spettava, a loro avviso, unicamente all'assemblea — essere intempestiva la citazione degli attori, mentre pende tuttora la liquidazione dell'esercizio — infine essere inutile ritornare sopra fatti e sopra bilanci, che già furono approvati dalle Assemblee generali degli azionisti.

Contro tali eccezioni, ieri il nostro Tribunale di commercio giudicò: non essere irrecevibile l'azione proposta dagli attori — non essere intempestiva l'azione, nè improcedibile in pendenza della liquidazione della Banca — non farsi luogo alla chiamata in causa dell'universalità degli azionisti, come era proposto dai convenuti — rimettersi gli attori a riproporre nella sede in merito la loro azione.

È molto probabile che i convenuti si appellino contro tale giudicato.

Il Telefono in Svizzera. — *La Gazzetta Ticinese* dice che anche il Dipartimento federale dei telegrafi si è occupato della nuova scoperta del Telefono, che, come abbiamo già segnalato, si adopera per la trasmissione dei suoni a distanze grandissime. Nella scorsa settimana si fecero degli esperimenti fra il Palazzo delle poste in Berna, i quali diedero buonissimi risultati.

Esposizione universale di Parigi. — Il Ministero del commercio ha inviato alle Giunte speciali per l'Esposizione di Parigi presso le Camere di commercio, la seguente circolare in data del 13 corr.:

« Alcune Giunte si sono rivolte a questo Ministero per sapere, se in occasione della prossima Mostra universale a Parigi, esso stipulerà un contratto pel trasporto di oggetti di belle arti, e per gli oggetti esposti dalle Amministrazioni governative del quale possano, volendo, giovarsi anche le Giunte pei trasporti che sono a loro carico, come fu fatto in occasione della Esposizione di Vienna.

« Affinchè sia dissipato ogni equivoco, e ciascuna Giunta possa, colla sua piena libertà d'azione, provvedere, nel modo che stimerà più utile al proprio interesse, a questa parte del servizio ad esse affidato, mi affretto a dichiarare, che il Ministero non stipulerà alcun contratto speciale, nè crede di dover dare alle Giunte alcun suggerimento sul trasporto per appalto degli oggetti da inviarsi alla Esposizione di Parigi.

« Mi riserbo di far noto alle Giunte le riduzioni accordate dalle Ferrovie francesi ed italiane per il trasporto degli oggetti inviati alla Esposizione ».

Esposizione universale di Filadelfia. — Rileviamo dall'*Italie* che il Consolato italiano all'Esposizione di Filadelfia ha presentato al Ministero del commercio e dell'industria il completo e definitivo resoconto del suo operato.

Questo resoconto, che data dal 29 ottobre ultimo scorso, presenta un attivo di L. 245,400.11, ed un passivo di lire 244,627.

La somma risultante d'attivo sarà consacrata a distribuire delle medaglie e ricompense agli espositori.

Fra gli espottori che hanno meritato una ricompensa del Giurì dell'Esposizione, trovasi il nostro Ministero dell'industria e del commercio.

La Commissione si è fatta sollecita di indirizzargli il diploma e la medaglia relativi.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Il Mobiliare italiano, il *lupus in fabula* dei grandi progetti finanziarii ora posti fra le nubi, si mantenne cionnullameno affatto sereno nella scorsa settimana; lo si era negoziato a circa 700 nell'antecedente, e nella successiva continuò a trovar compratori a 697 e 699, per chiudere a 698.

Lo stesso fenomeno verificasi pei valori ferroviarii. Le Azioni della Società delle Meridionali non diedero luogo, è vero, a transazioni importanti, ma non venne loro mai meno il prezzo di 360 a 361.50. Così le Obbligazioni relative ebbero richieste a 235 e 237; i Boni si negoziarono a contanti a 577.

Le Sarde, della serie A, si tennero a 233; quelle della serie B, a 236 e 237 — Le Pontebbane quotate a 376 — L'Alta Italia a Milano a 256.

Poco animata la Borsa di Parigi rispetto alle Lombarde, trattate a 163 e 165; le Obbligazioni relative a 234 e 235 — Le Vittorio Emanuele a 226 e 227. Le Azioni delle Ferrovie Romane vi trovarono danaro a 76 e 79, le Obbligazioni a 249 e 250.

ESTRAZIONI

Debito pubblico — La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corr. ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni al portatore create con la legge 9 luglio 1850 (legge 4 agosto 1861, elenco D. n. 6), comprese nella 55ª estrazione, che ha avuto luogo in Firenze il 30 novembre 1877.

Numeri delle cinque prime Obbligazioni estratte con premio (in ordine di estrazione)

Estratto	I, n.	12905,	col premio di L. 33,330.
»	II, n.	5810,	» » 10,000.
»	III, n.	12806,	» » 6,670.
»	IV, n.	12110,	» » 5,260.
»	V, n.	8878,	» » 300.

(Seguono i numeri delle 332 susseguenti Obbligazioni estratte senza premio).

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto gennaio 1878 a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime, in un coi premii assegnati alle cinque prime estratte, avrà luogo a cominciare dal 1° febbraio 1878, contro la restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole (vaglia) dei semestri posteriori a quello che scade al 31 gennaio 1878, aventi i numeri dal 56 al 73.

Strada ferrata da Alessandria ad Acqui — 8ª Estrazione delle Azioni (anno 10) eseguitasi in seduta pubblica il 9 dicembre 1877, rimborsabili in lire 500 dal 2 gennaio 1878 verso esibizione delle Azioni munite delle cedole semestrali non scadute. Ogni azione estratta verrà sostituita da un'azione di godimento, a termini degli statuti sociali.

Numeri delle 50 Azioni estratte:

298 355 600 802 831 1460 1486 1551 1890 1897 2043
2064 2560 2598 2694 2778 2848 2915 3083 3348 3679 3926
4123 4159 4221 4284 4300 4386 4678 4781 4810 4829 4857
4922 4929 4969 5337 5608 5725 6367 6548 6616 6624 6809
6974 7016 7288 7402 7413 7561.

Ferrovia Maremmana — La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la distinta delle 78 Obbligazioni, da L. 500 cadauna, della *Ferrovia Maremmana*, create con Reali Decreti 8 marzo e 8 luglio 1860, 10 febbraio 1861 e 19 febbraio 1862, comprese nella 17ª estrazione, che ha avuto luogo in Firenze il 10 dicembre 1877.

Numero delle 78 Obbligazioni estratte (in ordine progressivo)

2058	2416	2494	3005	3651	6754	7586	9421	9945
10308	10584	10786	11329	12586	13311	14459	14801	15051
16623	17556	19202	19560	19760	21742	22149	22872	23865
24364	27504	30222	30615	31161	31730	33431	35427	36502
37649	38501	40313	41171	41991	42404	45804	45851	49625
49882	53692	54171	55675	56388	58351	59476	59518	59529
60824	60899	65771	66672	68646	70023	70477	72246	74813
74863	75421	77332	79579	79953	83808	84097	84188	84707
84756	84776	86143	86200	88734	88752.			

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare con tutto dicembre corrente a beneficio dei proprietarii, ed il rimborso dei capitali rappresentati dalle medesime avrà luogo a cominciare dal 1° gennaio 1878, mediante il deposito delle Obbligazioni corredate delle cedole dei semestri posteriori a quello che scade il 31 dicembre 1877.

Prestito della Città di Milano 1866 — 45ª Estrazione del 17 dicembre 1877:

Serie estratte:

6736 — 1267 — 6978 — 4656 — 7464

Elenco dei numeri premiati:

Serie	N.	Lire	Serie	N.	Lire	Serie	N.	Lire
6736	64	50,000	7064	3	1000	7064	54	500
7064	44	100	6978	29	100	6978	77	100
6978	90	100	4656	30	100.			

Premii da L. 50.

S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.	S.	N.
6736	92	6736	71	4656	77	6736	9	6938	44	4656	58
4656	66	4656	18	6736	31	7064	63.				

(Seguono altri 18 premii da L. 20).

Tutte le Obbligazioni portanti una delle dette serie sopra estratte, abbenchè non premiate, hanno diritto al rimborso in L. 10 cadauna — Il 16 marzo 1878 avrà luogo la 46ª estrazione.

CONVOCAZIONI

Banca Siciliana — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 13 gennaio p. v. in Messina, per deliberare sulla compera e conversione di Azioni della Banca stessa.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche — Dal 1° gennaio p. v., presso la sede della Società in Padova, si pagheranno agli azionisti L. 5.25 per interesse del 2° semestre 1877 in ragione del 6 0/0 all'anno sopra ciascuna Azione liberata dal 7° decimo.

Compagnia Napoletana per illuminare e riscaldare col gas — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti il 29° cupone delle Obbligazioni in L. 15, presso le sedi della Compagnia: in Napoli, via Chiaia, 138; in Parigi, piazza Vendôme, 12.

Lanificio Rossi — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti il 2° semestre interessi 1877 sulle Azioni sociali in ragione di L. 30 per Azione. I pagamenti si faranno in Milano presso la sede sociale (via Mercato, 9), in Padova sede filiale, a Schio presso la Banca popolare, ed in Venezia presso la Banca di Credito veneto.

Avvisi d'Asta

Il 26 corrente, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Avellino, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale detta della Baronia, compreso tra i due abitati di S. Nicola e Castelbaronia, della lunghezza di m. 3,020, per la presunta somma di L. 112,829. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 29 detto mese, presso il Ministero suddetto e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada provinciale da Potenza verso Spinazzola, compreso fra l'abitato di Banzi e quello di Palazzo S. Gervasio, della lunghezza di m. 12,144, per la presunta somma di L. 180,875.80. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 11,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 31 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tronco della strada nazionale Silana, compreso fra la Sella del soccorso presso S. Mauro e l'abitato di Cutro, della lunghezza di m. 15,027.95, per la presunta somma di L. 297,340. Lavori da eseguire entro 20 mesi. Deposito interinale L. 12,000; cauzione definitiva L. 30,000, o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Massa, si terrà un'asta per l'appalto della novennale manutenzione della strada nazionale Spezia-Reggio, compreso fra l'incontro della via di Rometta ed il valico del Cerreto, della lunghezza di m. 26,140.25, per la presunta annua somma di L. 11,250. Manutenzione dal 1° ottobre 1877 al 30 settembre 1886. Deposito interinale L. 2000; cauzione definitiva L. 365 di rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Campobasso, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 7° tronco della strada provinciale da Petrella alla ferrovia Adriatica, compreso fra la Cappella della Madonna di Bisaccia in Montenero ed il torrente Mergolo presso la ferrovia, della lunghezza di m. 13,862.31, per la presunta somma di L. 197,380. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 10,000; cauzione definitiva eguale al decimo della somma di delibera, in numerario o rendita D.P.

— Il 6 gennaio p. v., presso il Municipio di Muro Lucano (prov. di Potenza) si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del tronco della strada comunale obbligatoria di Muro Lucano, compreso tra i Cappuccini alla Stazione ferroviaria Muro-Bella, della lunghezza di m. 13,744.18, per la presunta somma di L. 254,542.21, Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 3000 in valuta legale; cauzione definitiva L. 18,000 idem o rendita D. P.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — **FERROVIE DELL'ALTA ITALIA** — 50ª Settimana.

PRODOTTI *dal* 10 *al* 16 *dicembre* 1877.

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3461	3412 3356	81 »	» »
Viaggiatori	662,945.45	642,910.80	20,034.65	»
Merci a grande velocità . .	300,825.65	329,975.40	»	29,149.75
Merci a piccola velocità . .	861,245.70	950,034.00	»	88,788.30
Totale dei prodotti ferroviari	1,825,016.80	1,922,920.20	»	97,903.40
Navigazione sui laghi . . .	13,616.10	14,655.45	»	1,039,35
Totale della settimana. . .	1,838,632.90	1,937,575.65	»	98,942.75

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 16 *dicembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	38,479,973.24	38,478,515.64	1,457.60	»
Merci a grande velocità . .	11,284,997.00	10,809,317.50	475,679.50	»
Merci a piccola velocità . .	42,102,866.63	41,246,610.35	856,256.28	»
Totale dei prodotti ferroviari	91,867,836.87	90,534,443.49	1,333,393.38	»
Navigazione sui laghi . . .	934,469.06	787,676.20	146,792.86	»
Totali	92,802,305.93	91,322,119.69	1,480,186.24	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 50ª settimana	522.48	563.58	— 41.10	— 7.29
Prodotti totali	26543.73	26976.89	— 433.16	— 1.61

Strade Ferrate Meridionali

47ª Settimana. — *Dal* 19 *al* 25 *novembre* 1877

Rete Adriatica e Tirrena	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	450,436.34	311.51
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	501,156.20	346.58
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 50,719.86	— 35.07
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	20,118,490.87	13913.20
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	19,583,140.71	13542.97
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 535,350.16	+ 370.23

Rete Calabro-Sicula	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti settimanali 1877.	1,141.—	172,078.24	150.81
Settimana corrisp. nel 1876.	1,063.—	168,822.64	158.82
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 78.—	+ 3,255.60	— 8.01
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,101.67	6,620,496.92	6,009.51
Introiti corrisp. nel 1876 .	996.76	5,517,852.56	5,535.79
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+104.91	+1,102,644.36	+473.72

Strade Ferrate Romane

40ª Settimana — *Dal* 1° *al* 7 *ottobre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	484,574.51	15,350.33
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	566,147.09	17,942.88 (a)
Differenza in più . . .	—	—	—
Differenza in meno . . .	—	81,842.58	2,592.55
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 7 8.bre 1877 .	1,646	21,042,379.21	16,664.77
Periodo corr. 1876	1,646	20,080,050.69	15,889.47
Aumento	—	962,328.52	775.30
Diminuzione	—	—	—

(*a*) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° *trimestre* 1876-77 *depurati dalle tasse governative.*

TITOLI DIVERSI	Anno 1876	Anno 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.85	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali . . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
per le Strade Ferrate Meridionali

VIII Estrazione delle Azioni

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1877, rimborsabili in L. 500, dal 1° gennaio 1878, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'art. 54 degli statuti sociali.

Titoli da 5			**Titoli** da 10		
Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni		Numeri delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.
6675	43371	43375	382	63811	63820
6676	43376	43380	1121	71201	71210
9569	57841	57845	2245	82441	82450
9570	57846	57850	2528	85271	85280
			5344	113431	113440
			7439	134381	134390
			8176	141751	141760
			9349	153481	153490
			9516	155151	155160
			9583	155821	155830
			10109	161081	161090
			10970	169691	169700

Firenze, 15 dicembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE.

N.B. Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

SOCIETÀ DI MONTEPONI

Assemblea generale ordinaria degli azionisti

Gli azionisti della Società di Monteponi sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 29 dicembre alle ore due pomeridiane in Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, col seguente

Ordine del giorno:

1. Approvazione dei conti della passata campagna 1876-77.
2. Nomina del Presidente (scadenza straordinaria per morte).
3. Nomina di cinque Consiglieri (scadenti d'ufficio).
4. Nomina della Commissione dei conti per la campagna 1877-78.

Ogni socio che vorrà intervenire all'Assemblea, dovrà, a termini dell'art. XVIII degli Statuti sociali, depositare le sue Azioni a Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, a Genova presso i signori J. Tedeschi e Comp.

Torino, il 6 dicembre 1877.

Il Direttore R. CATTANEO.

PROVINCIA DI TORINO

DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Avviso di secondo incanto

Essendo andato deserto il primo incanto stato pubblicato con avviso d'asta del 28 novembre u. s. si fa noto al pubblico che nel giorno di mercoledì 19 corrente alle ore 10 antim. in Torino, nel Palazzo in Piazza Castello ove hanno sede gli Uffizi della Provincia, avanti il signor Prefetto, Presidente della Deputazione Provinciale,o di un membro di questa dal medesimo delegato, avrà luogo il secondo incanto per l'appalto della costruzione di un ponte a tre archi in muratura sul torrente Mallone presso l'abitato del Comune di Front lungo la strada provinciale da Torino a Cuorgnè per Caselle.

Il prezzo d'appalto è stabilito nella somma di L. 82,071.93 circa, e la sua aggiudicazione seguirà col metodo dei partiti segreti, a favore del miglior offerente in ribasso, osservate le prescritte formalità.

Si farà luogo a deliberamento qualunque sia il numero dei concorrenti e delle offerte, ed i termini fatali per la diminuzione non minore del ventesimo sul prezzo d'appalto deliberato scadranno il 27 corrente a mezzodì.

In mancanza assoluta di obblatori potrà essere presentata offerta privata da sottoporsi alla Deputazione provinciale.

I lavori saranno intrapresi appena ne verrà fatta la consegna ed ultimati nel termine di un anno, e per ogni altra condizione e schiarimento sono visibili presso l'Ufficio tecnico provinciale i disegni, la perizia ed i quaderni d'onere che regolano l'appalto.

Gli aspiranti all'asta dovranno giustificare la loro idoneità mediante presentazione di apposito certificato rilasciato da un Ingegnere-capo governativo o provinciale, debitamente vidimato dall'Ingegnere-capo dell'Ufficio tecnico della Provincia e depositare presso la Segreteria della Provincia la somma di L. 4,000 od un equivalente titolo sul Debito pubblico dello Stato al portatore.

Nel termine che sarà in seguito stabilito dall'Autorità che presiede all'incanto, l'aggiudicatario definitivo dovrà assicurare l'esecuzione dell'appalto con atto di sottomissione con cauzione mediante deposito della somma di L. 8,000 o di un equivalente titolo sul Debito pubblico al portatore, sotto pena di perdere il deposito d'asta avanti stabilito e di soggiacere alle conseguenze dello esperimento di un nuovo incanto.

Tutte le spese degli atti d'incanto, del contratto e delle loro copie, non che le tasse di registro e di bollo sono a carico del deliberatario.

Torino, addì 11 dicembre 1877.

PER LA DEPUTAZIONE PROVINCIALE

Il Segretario Capo della Provincia
C. BACCALARIO.

SOCIETÀ ANONIMA
per la vendita di Beni del Regno d'Italia

AVVISO

Si prevengono i portatori dei certificati di Azioni di questa Società che a partire dal 1° gennaio 1878 le Casse della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano in Firenze e Torino e la Cassa di Sconto di Genova, pagheranno:

L. 5.00 per ogni Azione e per gl'interessi del 2° semestre 1877.

Roma, 10 dicembre 1877. LA DIREZIONE.

SOCIETÀ ITALIANA

DI

LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 9 gennaio prossimo, ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa di Torino.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione.
2. Relazione dei Censori.
3. Approvazione del Bilancio per l'esercizio 1877.
4. Comunicazioni diverse.
5. Nomina di Amministratori.
6. Nomina di Censori.

A norma dell'articolo 23 dello Statuto sociale, hanno diritto di intervenire alla Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per la adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino, via Lagrange, n. 7.

Torino, li 11 dicembre 1877.

Il Direttore
L. Petrino.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate,* via Finanze, 13.

ANNO X. Mercoledì 26 Dicembre 1877 N.° 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici - Industria - Commercio - Finanza

SI PUBBLICA OGNI MERCOLEDI'.

Guida degli Azionisti — Avvisi d'Asta — Annunzi Industriali e Commerciali.

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim
Per l'ITALIA	L. 20	11	6
Per l'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del Giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . . . Cent. 25 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati. — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — TORINO.

Attesa la solennità del Natale, si è dovuto ritardare di alcune ore la pubblicazione del giornale.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

Anno XI

Dopo 10 anni di prospera vita, sorretta dalla costante benevolenza degli abbonati e dal favore del pubblico, sia per la importanza delle materie trattate, che per la serietà ed imparzialità della condotta, per le accreditate sue informazioni e corrispondenze, e per la scelta accurata delle notizie, tornerebbe affatto inopportuna e superflua qualunque nuova promessa per l'avvenire.

Il *Monitore* continuerà ad attenersi, con tutto l'impegno e piena fiducia, al suo programma, cercando sempre, anche dal lato materiale, di corrispondere alla stima e benevolenza finora dimostrategli, e che spera non gli mancheranno anche in appresso.

Per mostrarsi poi grato a' suoi associati del favore di cui si vede onorato, ha divisato di regalar loro nel prossimo numero la vera *Carta ufficiale* delle strade ferrate italiane, secondo le nuove Convenzioni ferroviarie presentate dal Ministero al Parlamento, colla speciale indicazione in colori differenti delle due grandi Reti, delle Stazioni e tratte ad esse comuni, e delle nuove linee da costruirsi.

Questo foglio, disegnato con ogni cura e precisione sulle indicazioni ufficiali procurateci, servirà di opportuno corredo alla serie dei documenti già pubblicati e che verremo ancora pubblicando sull'importantissimo problema ferroviario, che, qualunque sia per essere l'esito della presente crisi politica, richiede senz'altro una definitiva soluzione.

Gli abbonati che fossero in ritardo di pagamenti, o quelli che volessero rinnovare l'associazione, sono invitati a farlo senza indugio, per non vedersi ritardata la spedizione del giornale. I pagamenti devono esser fatti all'Amministrazione del *Monitore* con vaglia postali o biglietti della Banca Nazionale in lettera raccomandata.

LE CONVENZIONI FERROVIARIE

Dopo il testo ufficiale delle Convenzioni per le due reti *Adriatica* e *Mediterranea*, che abbiamo pubblicato nei due precedenti numeri, crediamo oggi opportuno di riferire il progetto di legge con cui furono presentate alla Camera dei deputati, in riserva di occuparci della Relazione ministeriale e dei molti allegati che si riferiscono al grande progetto ferroviario.

PROGETTO DI LEGGE.

Riscatto delle Ferrovie Romane e Meridionali; appalto dell'esercizio delle ferrovie continentali; e provvedimenti per costruzione di nuove ferrovie.

Art. 1. Sono approvate le seguenti Convenzioni:

1° Convenzione 17 novembre 1873, stipulata tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici nell'interesse dello Stato e la Società delle Strade Ferrate Romane, pel riscatto della

rete ferroviaria concessa alla Società medesima, con le dichiarazioni, modificazioni ed aggiunte stipulate nell'atto addizionale del 21 novembre 1877 (allegato I-I *bis*);

2º Convenzione 5 febbraio 1876, tra i Ministri delle finanze e dei lavori pubblici e la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali, pel riscatto della rete ferroviaria concessa alla Società medesima, con le modificazioni stipulate nell'atto addizionale del 20 novembre 1877 (allegato II-II *bis*);

3º Convenzione 20 novembre 1877, stipulata tra il Ministro delle finanze e per *interim* dei lavori pubblici e la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali, per l'appalto dell'esercizio delle Strade ferrate della rete dell'Adriatico (allegato III);

4º Convenzione 20 novembre 1877, stipulata tra il Ministro delle finanze e per *interim* dei lavori pubblici e la Società del Credito mobiliare italiano, la Banca generale e suoi compartecipi, la Banca di credito italiana, il Banco di sconto e sete di Torino, ed altre Case e Ditte bancarie, per l'appalto dell'esercizio delle strade ferrate della rete Mediterranea (allegato IV).

Art. 2. È autorizzata la costruzione e la concessione delle linee complementarie della rete ferroviaria del Regno, qui appresso indicate, secondo le norme e le condizioni specificate negli articoli seguenti.

Art. 3. Saranno costruite per conto ed a totali spese dello Stato le ferrovie:

Da Novara al confine svizzero presso Pino, e da Benevento a Campobasso.

Per completare la rete Calabro-Sicula, quale è determinata nell'articolo 7 della legge 28 agosto 1870, n. 5858, saranno pure, in sostituzione del tronco di ferrovia da Campofranco a Serradifalco per Montedoro, costruiti quello detto di Vallelunga sulla linea Palermo-Catania, e quello di diramazione per Girgenti, da Canicattì alle Caldare.

Art. 4. Saranno costruite per conto dello Stato, col concorso delle Provincie di cui all'articolo 6, le linee ferroviarie:

Spezia-Parma;
Firenze-Faenza;
Roma-Tivoli-Molina,
Codola-Nocera;
Eboli (o Battipaglia)-Reggio pel versante Tirreno.

Art. 5. La linea Novara-confine svizzero presso Pino dovrà trovarsi compita contemporaneamente alla linea principale del San Gottardo, a norma della Convenzione di Berna del 15 ottobre 1869.

Le altre linee indicate nei precedenti articoli 3 e 4, saranno ultimate nel termine di anni 10 dalla promulgazione della presente legge.

Art. 6. Le provincie traversate dalle linee indicate nell'articolo 4, direttamente interessate alla loro costruzione, concorreranno per un decimo, da pagarsi in 20 anni a rate eguali, alle relative spese di costruzione ed armamento.

Con Decreto Reale, sentito il Consiglio di Stato ed il Consiglio superiore dei lavori pubblici, sarà stabilito il riparto delle quote di contributo per ciascuna linea fra le dette provincie.

Le Provincie avranno diritto di rivalersi in parte delle rispettive loro quote di contributi sui Comuni più direttamente interessati.

In caso di contestazione per le quote che dalla Deputazione provinciale fossero assegnate ai detti Comuni, si procederà a norma dell'articolo 46 della legge 20 marzo 1865 sui lavori pubblici.

Art. 7. Se per la costruzione di alcuna delle linee sopra indicate vi siano offerte di concorso maggiori della quota stabilita nel precedente articolo, vi si avrà riguardo nel determinare l'ordine della costruzione delle linee stesse.

Art. 8. Il Governo del Re potrà, ove gliene sia fatta domanda, concedere, per una durata non maggiore di 90 anni, all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle ferrovie sopra indicate, purchè non ne derivi alla pubblica Finanza un onere maggiore di quello che ne avrebbe costruendole per conto diretto dello Stato.

Anche in questo caso sta fermo il concorso obbligatorio delle Provincie e dei Comuni, stabilito nel precedente articolo 6.

Art. 9. Il Governo del Re è autorizzato a concedere la ferrovia Ivrea-Aosta, obbligandosi ad eseguirne l'armamento, compreso il materiale fisso delle Stazioni ed escluso l'inghiaiamento; aggiungendo alle facilitazioni e sovvenzioni già accordate dalle leggi 14 maggio 1865, n. 2279, e 28 agosto 1870, n. 5858, un sussidio medio di L. 2000 al chilometro per 35 anni, a condizione che il concorso della Provincia, dei Comuni e dei Corpi morali interessati raggiunga la somma di tre milioni di lire.

Sarà riveduto il Capitolato di concessione approvato colla citata legge 28 agosto 1870, nello scopo di ammettere come pendenza massima quella del 14 per mille, ed introdurvi tutte quelle modificazioni che valgano a rendere più economica la costruzione di quella linea, senza pregiudizio della stabilità delle opere e della regolarità dell'esercizio.

Art. 10. Durante 10 anni, a partire dalla promulgazione della presente legge, il Governo del Re è parimenti autorizzato a fare la concessione con Decreto Reale a Provincie, a Comuni isolatamente o riuniti in consorzio, a Società o a privati, della costruzione e dell'esercizio, per non più di 90 anni, delle linee ferroviarie seguenti:

Ferrovia d'accesso al Sempione;
Colico-Sondrio;
Treviso-Belluno;
Civitanova-Macerata;
San Benedetto-Ascoli;
Giulianova-Teramo;
Orte-Viterbo;
Terni-Rieti;
Avezzano-Roccasecca;
Lucera-Foggia;
Foggia-Manfredonia;
Candela-Fiumara d'Atella;
Salerno-San Severino;
Avellino-Benevento;
Taranto-Brindisi;
Zollino-Gallipoli;
Valsavoja-Caltagirone;
Siracusa-Licata;
Messina-Patti-Cefalù-Cerda.

Negli atti di concessione di queste linee, il Governo potrà:

a) Assumere a suo carico l'armamento (escluso l'inghiaiamento);

b) Assumere l'esercizio, accordando ai concessionari una compartecipazione non superiore al 40 per cento del prodotto lordo;

c) Accordare ai concessionarii stessi una sovvenzione annua da L. 1000 a 6000 al chilometro per 35 anni.

I predetti concorsi saranno concessi, secondo i casi, isolatamente o cumulativamente, ma non potranno essere accorduti se non quando le Provincie, i Comuni od altri interessati abbiano assicurato il concorso, per loro parte, in una somma non minore dei due quinti delle spese di costruzione e di armamento delle linee.

Art. 11. Quando dovesse revocarsi o venisse risoluta la concessione delle ferrovie Parma-Brescia e Brescia-Iseo, fatta con legge 9 luglio 1876, n. 3231 (serie 2ª), potrà, con Decreto Reale, essere rinnovata la concessione alle condizioni di cui negli articoli 10 e 12 della presente legge.

Art. 12. Il Governo del Re è inoltre autorizzato, durante anni 10 dalla promulgazione della presente legge, a fare la concessione per Decreto Reale a Provincie, a Comuni isolatamente o riuniti in consorzio, a Società od a privati, della costruzione e dell'esercizio, per un tempo non maggiore di 90 anni, di altre ferrovie secondarie, sussidiandole come segue:

a) Assumendone l'armamento (escluso l'inghiaiamento);

b) Accordando una sovvenzione annua non superiore a L. 2000 al chilometro per 35 anni;

c) Facendone eseguire l'esercizio nei termini ed alle condizioni stabilite nei Capitolati d'oneri per l'appalto dell'esercizio delle ferrovie continentali, dell'Adriatico e del Mediterraneo, se i concessionarii non preferiscono farlo eseguire essi medesimi per proprio conto;

d) Permettendo nei capitoli d'oneri l'adozione dei sistemi più economici di costruzione.

I concorsi e le facilitazioni predette potranno concedersi isolatamente o cumulativamente.

Però non si farà luogo ai sussidii ed alle facilitazioni di cui sopra, se i richiedenti la concessione non dimostrino di avere assicurato il concorso per loro parte in una somma non minore di tre quinti della spesa di costruzione e di armamento della ferrovia.

Art. 13. Quando Provincie o Comuni, isolatamente o riuniti in consorzio, intendano costruire il corpo stradale, i fabbricati e gli occorrenti accessorii di una ferrovia, con pendenze non superiori al 10 per mille, e con curve di raggio non inferiori a 400 metri, e cederne poi la proprietà allo Stato, il Governo del Re è autorizzato a concorrere nella spesa di costruzione con un sussidio chilometrico non maggiore di lire 2000 per 35 anni, assumendo inoltre le spese del completo armamento della via e delle Stazioni, escluso l'inghiaiamento, ed obbligandosi in pari tempo ad esercitare o far esercitare la ferrovia per proprio conto.

Art. 14. Per quelle linee che debbono traversare fiumi navigabili in località ove non esistono ponti stabili per strade ordinarie, il Governo potrà, per le linee contemplate negli articoli 10, 12 e 13, assumere a suo carico la metà della spesa del ponte per il passaggio della ferrovia, purchè questo sia costrutto a doppio uso della ferrovia e della strada ordinaria.

Art. 15. Entro lo stesso termine di anni 10 dalla promulgazione della presente legge, il Governo è autorizzato per Decreto Reale a concedere ferrovie d'interesse locale a scartamento ridotto, con facoltà, ove occorra, di permettere che il binario sia collocato sul piano delle strade nazionali, purchè ne rimanga libera per il carreggio una larghezza non minore di metri 5, e di sanzionare simili occupazioni sulle strade provinciali e comunali.

Nelle concessioni di ferrovie a scartamento ridotto, il Governo potrà accordare un sussidio non maggiore di lire 500 al chilometro per la durata di anni 35.

Questo sussidio annuo potrà, ove occorra, essere portato a lire mille al chilometro per le ferrovie che mettano capo alle Stazioni di quelle a scartamento ordinario.

Art. 16. Colla legge del bilancio di prima previsione dei lavori pubblici, il Governo dovrà presentare annualmente un prospetto degli oneri alla finanza dello Stato derivanti dalle concessioni fatte nel corso dell'anno, valendosi delle facoltà che gli sono conferite dai precedenti articoli.

Le concessioni fatte non avranno effetto, ove non siano approvate colla stessa legge del bilancio.

Art. 17. Ai Consorzii di Provincie e di Comuni, che si costituiranno per le ferrovie contemplate nella presente legge, si applicheranno le disposizioni degli articoli 7, 8, 9 e 10 della legge 29 giugno 1873, nº 1475 (serie 2ª).

Art. 18. Alle ferrovie che saranno concesse in virtù della presente legge, saranno applicate le esenzioni e franchigie indicate negli articoli 4, 5 e 6 della legge sopra citata 29 giugno 1873.

Art. 19. Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere nel Gran Libro del debito pubblico tanta rendita al 5 per cento quanta è necessaria per soddisfare agli obblighi assunti colle Convenzioni 17 novembre 1873 e 15 febbraio 1876 per il riscatto delle strade ferrate Meridionali.

Sarà parimenti provveduto, mediante emissione di rendita pubblica 5 per cento, alle spese occorrenti alla costruzione dei tronchi indicati nel secondo capoverso del precedente articolo 3 a compimento della rete calabro-sicula.

Art. 20. Per supplire agli altri impegni finanziarii dipendenti dalla presente legge, il Governo è autorizzato ad emettere Obbligazioni speciali fruttifere al 5 per cento, ammortizzabili nel corso di 60 anni e garantite sui prodotti dell'esercizio dello ferrovie governative.

Art. 21. Nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici saranno annualmente iscritti i fondi necessarii per far fronte alle spese occorrenti alle costruzioni ferroviarie contemplate nella presente legge.

Lo stanziamento per lo esercizio 1878 è fissato fin d'ora a 4 milioni, pel 1879 a 25 milioni, e pel 1880 a 43 milioni di lire.

Negli anni successivi, lo stanziamento non potrà eccedere la somma di 60 milioni, compresi gli oneri di cui nei precedenti articoli della presente legge.

Art 22. Con altra legge sarà istituita una Cassa delle strade ferrate, allo scopo che le Provincie, i Comuni e loro Consorzii possano consolidare il proprio credito e, mediante corrispondenti annualità, provvedere i mezzi per soddisfare agli obblighi assunti in conformità della presente legge.

Art. 23. È fatta facoltà al Governo di provvedere, mediante Decreti Reali, alle variazioni necessarie nel bilancio del 1878 per le nuove entrate e le nuove spese dipendenti dalla presente legge.

A questo progetto di legge crediamo opportuno far seguire, come necessario complemento, il « Calcolo presuntivo dell'onere che deriverebbe alle finanze dello Stato coll'attuazione della legge per le nuove costruzioni e concessioni di ferrovie », quale trovasi nell'allegato 1° della Relazione ministeriale sovraccennata:

Ferrovie del 1° Gruppo, da costruirsi a totali spese dello Stato.

	Chilom.	Costo, escluso il mat. mob. — Lire
1. Novara-Pino	87	20,000,000
2. Benevento-Campobasso (o Caianello-Campobasso)	76 o 90	25,000,000
3. Roccapalumba-Caltanissetta	60	27,000,000
4. Caldare-Canicatti	27	8,000,000
Totali	264	80,000,000

Le ferrovie n. 1, 3, 4 dovranno essere compite in 5 anni, e quella n. 2 in 10 anni.

Ferrovie del 2° Gruppo, da costruirsi dallo Stato col concorso per 1/10 delle Provincie e Comuni interessati, da ripartirsi in venti anni.

	Chilom.	Costo, escluso il mat. mob. — Lire
1. Spezia-Parma	119	46,000,000
2. Firenze-Faenza	97,3	40,000,000
3. Roma-Solmona per Tivoli e Molina	161,2	56,400,000
4, Codola-Nocera	4	600,000
5. Eboli (o Battipaglia)-Reggio (pel versante Tirreno)	424,5	175,000,000
Totali	806	318,000,000

Il concorso annuo delle Provincie e Comuni interessati sarà di L. 1,590,000.

Appendice al 2° Gruppo per la ferrovia Ivrea-Aosta a cui si provvede in modo speciale.

	Chilom.	Costo, escluso il mat. mob. — Lire
1. Ivrea-Aosta	67	15,000,000

Questa linea dovrebbe costruirsi in 4 anni:
Spesa a carico dello Stato:

a) Per sussidio a fondo perduto . . . L.	3,500,000
b) Per l'armamento, chilom. 67 a 40,000 »	2,680,000
c) Annua sovvenzione chilometrica di lire 2000 al chilometro per 35 anni; e per 4 anni 67 × 2000 × 4 . . . »	536,000
Totale carico dello Stato in 4 anni . . L.	6,716,000
Per altri 31 anni, sovvenzione chilometrica L.	134,000
Inoltre lo Stato dovrà sottostare ad una perdita annua per farne l'esercizio al 50 per cento del prodotto lordo, che si valuta di L. 7000 al chilometro, e la spesa di esercizio coll'aumento per le tratte in pendenza dal 10 al 15 per mille si ritiene di L. 6500; quindi la perdita sull'esercizio risulta di L. 6500 — 3500 = L. 3000 per chilometro, e dopo la costruzione, cioè nel quinto anno, la perdita sarà di 67 × 3000 »	201,000
Dal 5° al 35° anno: Totale a carico dello Stato L.	335,000

Ferrovie del 3° Gruppo, da costruirsi dai concessionarii col concorso dello Stato e coll'obbligo per essi di far fronte ai 2/5 della spesa di costruzione e d'armamento.

	Chilom.	Costo, escluso il mat. mob. — Lire
1. Avellino-Benevento	33	6,000,000
2. Avezzano-Roccasecca	75	18,200,000
3. Candela-Fiumara d'Atella	25	4,500,000
	133	28,700,000
4. Civitanova-Macerata	28	3,500,000
5. Colico-Sondrio	41	4,500,000
6. Giulianova-Teramo	25	4,200,000
7. Lucera-Foggia	19	1,100,000
8. Foggia-Manfredonia	36	2,800,000
9. Messina-Patti-Cefalù-Termini	205	56,000,000
10. Salerno-San Severino	16	3,200,000
11. San Benedetto-Ascoli	28	3,000,000
12. Siracusa-Licata	181	37,000,000
13. Terni-Rieti	30	11,000,000
14. Taranto-Brindisi	75	8,000,000
15. Treviso-Belluno	84	10,000,000
16. Valsavoia-Caltagirone	62	11,000,000
17. Viterbo alla linea Orte-Chiusi	26	6,000,000
18. Zollino-Gallipoli	35	3,000,000
19. Linea d'accesso al Sempione	59	13,000,000
Totali	1085	206,000,000

NB. Per alcune di queste linee, mancando i progetti, o quelli che si hanno essendo semplicemente di massima, queste cifre sono approssimative.

Osservazioni per le ferrovie del 3° Gruppo.

Ritenuto che il Governo debba provvedere all'armamento di queste ferrovie, si può valutare la spesa di armamento completo del binario, compreso il materiale fisso delle Stazioni, ed escluso il *ballast*, a L. 40,000 per chilometro; e ne verrebbe perciò un onere totale per 1085 chilometri, a L. 40,000 il chilometro, di . . . . L.	43,400,000
Quando tutte queste ferrovie saranno concessse, la sovvenzione chilometrica da pagarsi dallo Stato per 35 anni, valutata in media a L. 4000 il chilometro, sarà: 1085 × 4000 = ... L.	4,340,000
Inoltre si può ritenere che per la compartecipazione sui prodotti lordi dell'esercizio, limitata al 40 per cento al più pei concessionarii, lo Stato debba sottostare, per le spese relative al medesimo esercizio, ad uno scapito annuo, che si valuta nel seguente modo:	
Prodotto lordo presunto ragguagliato per chil. L.	7,500
Spesa d'esercizio per chilometro . . . . L.	6,500
40 per cento di L. 7500, L. 3000: rimangono allo Stato . . . . L.	4,500
e quindi una perdita di L. 2000 per chilometro all'anno; e per chilometri 1085, da aprirsi successivamente all'esercizio in 10 anni . . . . L.	2,170,000
Nel secondo decennio la spesa si ridurrà per altri 25 anni alla sovvenzione di . . . . L.	4,340,000
e alla perdita sull'esercizio di 2000 × 1085 chilometri = ... L.	2,170,000
Sommano L.	6,510,000

In tale calcolo però non si tiene conto dello sviluppo del traffico, che aumenterà certamente il prodotto lordo e scemerà la perdita sull'esercizio.

La spesa chilometrica media di queste ferrovie è valutata a L. 190,000 per chilometro, e le sovvenzioni governative per l'armamento e per la sovvenzione chilometrica media corrispondono a L. 40,000 + 4000 × 14,50 = L. 98,000

NB. La sovvenzione annua di L. 1000 per 35 anni è eguale, calcolando l'interesse al 6 per cento, ad un capitale di . . . . L. 14,500

Ferrovie del 4° Gruppo da costruirsi dai concessionarii col concorso dello Stato e coll'obbligo per essi di far fronte ai 3/5 della spesa di costruzione e d'armamento.

Si propone di sussidiare la costruzione di queste ferrovie

per parte del Governo col fare l'armamento ed accordare una sovvenzione chilometrica per 35 anni di L. 2000 al più o cumulativamente o separatamente, sia che queste ferrovie siano esercitate a partecipazione, sia che le Provincie e Comuni ne costruiscano il corpo stradale e ne cedano la proprietà allo Stato. In vista dell'impiego del materiale delle rotaie da surrogarsi con quelle d'acciaio sulle linee esistenti, in 10 anni, si può valutare a L. 30,000 al chilometro la spesa d'armamento; il carico totale, che si assume, lo Stato sarà perciò di chil. 1000 × 30,000 L. 30,000,000

La media della sovvenzione chilometrica si suppone di L. 1500 per 35 anni; e quando tutti i 1000 chilometri siano concessi, porterà un onere annuo di . . . L. 1,500,000

Pel successivo periodo di 25 anni . . . L. 1,500,000

Materiale mobile.

Si porta a calcolo pel materiale mobile occorrente per chilometri 3222 ragguagliatamente L. 51,000,000

Riassunto generale delle spese complessive.

Spesa a carico dello Stato per la costruzione delle ferrovie dei 4 gruppi:

		Chilom.	Costo, escluso il mat. mob. — Lire
Nei primi 12 anni	1° Gruppo	250 o 264	80,000,000
	2° Gruppo	806	300,510,000
	Ivrea-Aosta	67	7,654,000
	3° Gruppo	1085	85,520,000
	4° Gruppo	1000	42,750,000
	Totali . . .	3222	516,434,000
Spesa presunta pel materiale mobile			51,000,000
	Totale complessivo . .		567,434,000
Lo Stato nei primi 10 anni di esercizio ragguagliatamente dovrà sopportare ancora una perdita valutata per la linea Ivrea-Aosta .			1,407,000
Per le linee del 3° gruppo . .			11,270,000
	Totale a carico dello Stato .		580,111,000

Inoltre a carico dello Stato:

Negli anni successivi fino al 35° anno si valuta per ogni anno:

Sovvenzione chilometrica	Ivrea-Aosta	134,000	5,974,000
	3° Gruppo	4,340,000	
	4° Gruppo	1,500,000	
Perdita sul-l'esercizio	Ivrea-Aosta	201,000	2,371,000
	3° Gruppo	2,170,000	

Totale a carico dello Stato per ogni anno, negli anni successivi dall'11° sino al 35° anno, non tenendo conto però dell'aumento successivo del prodotto lordo, per cui la perdita sull'esercizio potrà cessare molto prima . . . . L. 8,345,000

Nostre Corrispondenze

Roma, 25 dicembre.

Veramente barbaro e inumano egli era quel costume che avevano gli Spartani di gettare in un certo luogo voraginose, chiamato Apotete, tutti quei bambini che si fossero mostrati in qualche maniera difettosi della persona e cagionevoli, reputando essi che non tornasse utile il vivere, nè in riguardo a sè stesso, nè in riguardo alla patria, a chi nascendo non avesse sortito una buona complessione e una bene acconcia simmetria di membra. Ma, quanto merita di essere biasimato e disapprovato un tale costume, ben più degno mille volte di disapprovazione e di biasimo egli è il voler dichiarare le Convenzioni ferroviarie « mummia dalla matrice », ed il pretendere ne sia becchino lo stesso on. Depretis, che ne fu « la balia, anzi la levatrice ».

Difatti, se i neonati malaticci di Sparta avrebbero forse in progresso di tempo potuto rinfrancarsi, o essere pure utili col loro ingegno e coi loro consigli alla repubblica, non venivano per lo meno inesorabilmente condannati a perire, prima di essere presentati ad un consesso dei più vecchi della tribù, i quali squadravanli con ogni rigore, e ne rilevavano i difetti. Laddove, all'opposto, si vorrebbe da molti deputati togliere dal mondo le Convenzioni ferroviarie senza pure disaminarle, e da molti, starei per iscommettere, senza pure leggerle; onde questo procedere sembra a me assai più tirannico e più dissennato dell'antico. Io comprendo e ammetto ancora il rigetto *a priori* d'un Capitolato d'appalto per la concessione dell'esercizio all'industria privata, dalla parte dei convinti e dotti fautori dell'esercizio governativo; si potrà contraddire intorno alla bontà del loro principio economico, non già chiamarli in colpa se vogliono mantenerne alta la bandiera senza transazioni e senza compromissioni, accettando e non offrendo occasionali strette di mano.

Ma chi può giustificare, chi può spiegare soltanto, l'inconseguenza e peggio della parte della Camera, che nella memoranda tornata del 27 giugno 1876 votò colla massima sicurezza e colla massima tranquillità d'animo il famoso art. 4° del disegno di legge per la Convenzione di Basilea, e disvuole ora ciò che volle allora, e respinge ora l'effetto della causa allora da sè stessa creata, senza studiare, senza scrutare, senza discutere se ciò sia in realtà espediente per il maggiore vantaggio del Paese? Eppure, chiedendo agli onorevoli testè accennati se, agendo in tal guisa, essi sono logici, probabilmente risponderebbero ancora di sì; reputando stranamente di svolgere retti sillogismi, quando non fanno che cadere in parallogismi madornali. Cosicchè io, con tutto il rispetto dovuto ai rappresentanti della nazione, vorrei suggerire a molti Collegi elettorali di mandare al proprio deputato, come strenna del capo d'anno, un libro piccolo di mole, ma di grande profitto, pubblicato di fresco a Milano dall'editore Hoepli, la *Logica di Jevons*, professore nell'Università di Londra, tradotta accuratamente dal Di Giorgio. Fuori di celia, si legga almeno e si rilegga dalla Camera e dal pubblico la Relazione che precede le Convenzioni, senza arrestarsi infingardamente impauriti davanti alla mole del volume; la Relazione non conta che 97 pagine, e giudicandone dalla impressione d'una rapida prima lettura, sembra a me atta a portare davvero molta luce sull'ardua questione, a distruggere molti pregiudizii, a dissipare tormentosi dubbii.

La Compagnia Reale delle ferrovie Sarde non mancò di conformarsi all'art. 5° della Convenzione 1° maggio anno

corrente, presentando al Governo i nuovi statuti sociali entro il termine di due mesi dalla data della legge di approvazione della Convenzione medesima. Ciò avvenne in settembre; e lo credereste? cinque mesi dopo a un dipresso, oggi che è il 25 dicembre, gli statuti anzidetti non furono ancora approvati. Di fronte al colpevole interminato indugio governativo, così patentemente dannoso agli interessi sociali, il Consiglio d'amministrazione ebbe in questi giorni il savio coraggio di deliberare l'iniziamento dell'intrapresa, con o senza i nuovi statuti, sotto la propria responsabilità: « Fa ciò che dèi, e poi ciò che vuol sia » — è la più ardita e la più santa delle massime. E ieri, se non sono inesattamente informato, furono dal prelodato Consiglio trasmessi al Ministero dei lavori pubblici gli studii di dettaglio dei due tronchi dall'attuale Stazione di Ozieri alla Stazione definitiva di questa medesima città da una parte, ed a Giove dall'altra. I quali tronchi venne deliberato dagli amministratori che siano costrutti ad economia per conto sociale, col fermo proponimento di aprirli all'esercizio entro un anno; e ognuno comprenderà il valore di siffatto programma, ricordando come sia stato pattuito che la garanzia di annuo prodotto netto chilometrico a favore della Società, dalla somma attuale di L. 12,000 sarà portata a L. 14,800 dal giorno in cui siano aperti all'esercizio i due tronchi preindicati. —

Fu firmato il Decreto Reale, che approva la concessione alla Società Veneta della costruzione del tronco ferroviario Conegliano-Vittorio, del quale vi tenni parola nella mia precedente corrispondenza (V. *Notizie ferroviarie ital.*).—

Nella Convenzione col Duca di Galliera per l'ampliamento e sistemazione del porto di Genova si stanziarono L. 2,014,000 per l'escavazione del bacino fino ad 8 metri nella parte occidentale, e fino a 7 metri nella orientale. Ora, aggiungendovi la spesa per l'escavazione ordinaria del porto medesimo e di tutti i porti della Liguria, ne viene fuori un appalto di egregia somma, il cui Capitolato venne avantieri sottoposto dal Ministero all'esame del Consiglio di Stato.

Dopo di che sarà dato alle stampe per la maggiore diffusione e il maggiore comodo degli appaltatori. B.

LE AZIONI DELLE FERROVIE ROMANE.

Firenze, 24 dicembre.

Nel vostro numero del 19 corr., voi pubblicaste i principali *considerando* dell'importante sentenza pronunciata da questa R. Corte d'Appello nella causa degli Azionisti delle Ferrovie Romane; colla quale sentenza venne dichiarata nulla ed inefficace la transazione deliberata nell'assemblea del 28 giugno scorso pel riparto della rendita, da darsi dal R. Governo, fra le Azioni delle tre categorie comuni, privilegiate e trentennarie.

Fu una grande sventura per tutti gli Azionisti che tale transazione non abbia potuto legalmente sostenersi; poichè, appena votata dal Parlamento e tradotta in legge la Convenzione di riscatto, poteva procedersi senz'altro al riparto della rendita fra le varie categorie di Azioni; mentre ora tutto è rimesso in questione, dovendo necessariamente, anche dopo l'approvazione della detta Convenzione di riscatto, aver luogo lunghe ed intricate contestazioni fra gli Azionisti delle tre categorie.

Il Consiglio d'amministrazione aveva voluto scongiurare, colla suddetta deliberazione, un violento urto d'interessi cozzanti fra loro pel riparto del prezzo di riscatto.

La Società delle Romane era stata abbastanza disgraziata nella sua difficile e sempre stentata esistenza, per non doversi cercare di non lasciarle in retaggio, alla sua morte, un lungo strascico di questioni fra i suoi Azionisti.

Colla sentenza suaccennata nulla fu deciso, e nulla d'altronde poteva decidersi, in merito alle pretese delle diverse categorie di Azionisti, limitandosi essa a riconoscere l'incompetenza dell'Assemblea nel fare il riparto della rendita proveniente dal riscatto. Quindi risorgono vive tutte le pretese dei possessori delle Azioni privilegiate e trentennarie verso i possessori delle comuni, mantenute incolumi colla Convenzione di riscatto; e tali pretese dovranno farsi valere in contraddittorio della Commissione liquidatrice da nominarsi dall'Assemblea generale degli Azionisti dopo l'approvazione del riscatto stesso, com'è stabilito all'art. 6° della Convenzione 17 novembre 1873.

Certo, gli Azionisti delle privilegiate e trentennarie non vorranno ristarsi dal far valere i loro diritti, perchè, se il loro privilegio non ebbe luogo in vita, valga almeno dopo morte sul prezzo ricavato.

Noi assiteremo quindi, dopo l'approvazione della Convenzione di riscatto, a codesta gravissima contestazione, che ritarderà chi sa per quanto tempo ancora il riparto della rendita fra gli Azionisti.

Non si sa però ancora se la suaccennata sentenza d'appello verrà dalla Società delle Romane recata in Cassazione; ad ogni modo, abbiamo sempre dinnanzi una grossa lite, che terrà ancora a lungo in sofferenza importanti interessi.

X.

CANALE GIULIARI.

Rovigo, 24 dicembre.

Mi rivolgo alla squisita di Lei cortesia, egregio signor Direttore, affinchè voglia concedermi posto nel reputato suo giornale, che è sempre pronto a favorire lo sviluppo delle opere di pubblica utilità.

Fu regolarmente costituito il Consorzio, promosso dal conte Eriprando Giuliari di Verona, tra i proprietarii interessati per l'irrigazione del basso Agro Veronese, mediante un *Canale derivatore* dal fiume Adige (inferiormente a Verona), denominato di Tomba, *e sei rami dispensatori* denominati di Cà di David, Buttapietra, Campagna Magra, Azzano, Isol'Alta e Bicello.

Il progetto tecnico venne elaborato dall'egregio ing. Sallustio Olian Fannio di Padova, in concorso del compianto ing. cav. Antonio Arrivabene di Mantova, che illustrò la patria per le sue profonde cognizioni specialmente in materia idraulica.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici approvò quel progetto, dopo accurati studii locali di apposite Commissioni nominate dal Governo, per assicurarsi che le provincie finitime non avessero a soffrire danni dal deflusso delle acque del canale Giuliari.

Si stipulò quindi di recente il legale contratto, con cui il Governo accordò la concessione di m. c. 15 al minuto se-

condo d'acqua, da estrarsi dall'Adige, al Consorzio Giuliari, fissando un canone annuo da corrispondersi al Governo ed un termine per la esecuzione delle opere tutte del detto Canale.

Sebbene però il progetto fosse passato per lunga trafila di studii e diligenti esami, il Consiglio provinciale di Mantova sorse a farvi opposizione, accampando timori di danni; ma poi, presa esatta cognizione dei voti di competenti ed autorevoli persone, desistette dall'avversarlo, e lo incoraggiò anzi, riconoscendo i legittimi interessi del' Consorzio Giuliari.

Simili opposizioni per parte della Provincia di Rovigo verrebbero ora ad inceppare l'opera del Consorzio, se questo non fosse troppo sicuro del fatto suo. È da augurarsi che la Rappresentanza provinciale polesana, come quella mantovana, si convinca essere del tutto infondati i timori di disastri, che in nessun modo potrà recare lo scarico delle acque Giuliari in questi fondi depressi.

Come un egregio ingegnere ebbe a saviamente manifestare, la Provincia di Rovigo potrà reclamare dal Governo che siano eseguite quelle opere di difesa, mediante le quali al deflusso delle acque irrigue venga impedita ogni eventuale irruzione del Canale; ma opporsi per impedirne assolutamente l'attuazione sarebbe, più che ingiusto, egoistico, giacchè si vorrebbero così togliere i tanto desiderati vantaggi a quei terreni della provincia di Verona, che attendono da lungo tempo *la loro vita da questo Canale.*

Il Governo poi è impegnato per contratto verso il Consorzio Giuliari, il quale, a buon diritto, potrà ripetere l'indennizzo di tutti i danni che ne avessero a risentire i proprietarii interessati, se si avesse ancora a tardare nel dar mano ai lavori che il Consorzio vorrebbe cominciare subito, per non perdere l'utile di un anno d'irrigazione.

Affine di viemmeglio dimostrare che il Polesine non potrà menomamente rimanere pregiudicato dalle acque Giuliari, l'apposita Commissione tecnica, che ne riferì al Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel suo elaborato rapporto pose in evidenza i chiari e rassicuranti concetti, fra i quali giova riassumere i seguenti:

Che le irrigazioni si fanno nei *mesi estivi*, e quindi esclusi i pericoli delle piene;

Che il Consorzio Giuliari, regolato da uno *speciale Capitolato disciplinare*, non può abusare di maggior quantità dei concessi m. c. 15 d'acqua;

Che il comprensorio del basso Agro Veronese misura una superficie di circa ettari 40,000, mentre i m. c. 15 d'acqua basteranno appena per irrigare circa 12,000 ettari; e che dai detti m. c. 15 vanno detratti *due* in favore del Consorzio Tartaro.

Si può dunque certamente conchiudere, che il Canale Giuliari al confine del Polesine avrà esaurita l'acqua, che risulta così appena sufficiente ai bisogni irrigui del Consorzio; ed a ragione non si può dubitare che la Provincia di Rovigo, seguendo l'esempio di quella di Mantova, invece di combattere, applaudirà essa pure alla sollecita effettuazione di questo importante ed utile progetto, rigeneratore dell'agricoltura nel basso Veronese.

M.

Informazioni Particolari
DEL *MONITORE*

Crediamo che, in seguito a difficoltà dipendenti dalla strettezza del tempo, non potendo la Società delle Ferrovie Venete avere in pronto tutto l'occorrente per l'attivazione col 1° gennaio prossimo del servizio cumulativo, giusta gli accordi stabiliti colla Società dell'Alta Italia nel recente convegno di Milano, da noi annunciato, codesto servizio non potrà avere principio che probabilmente col giorno 10 del detto mese.

Ci riserbiamo d'indicare nel prossimo numero il giorno preciso, che sarà nel frattempo stabilito.

Il *Journal des travaux publics*, del 20 corr., annuncia che la Südbahn « ha rinnovato per un anno col Governo italiano il suo contratto per l'esercizio provvisorio della rete ferroviaria dell'Alta Italia ».

Noi crediamo tale notizia per lo meno prematura; ad ogni modo, aggiungiamo che la *Semaine financière*, giornale benissimo informato, la crede del tutto infondata. Lo stesso giornale osserva giustamente che il Governo italiano non potrebbe arrivare a questo punto, se non dopo aver veduto naufragare dinnanzi al Parlamento il grande progetto ferroviario da esso presentato.

In alcuni esemplari del precedente numero, come avranno facilmente avvertito i lettori, è incorsa una erronea disposizione delle quattro pagine 849, 850, 851 e 852, che non si giunse in tempo a correggere in tutta l'edizione.

Per rimediare a tale inconveniente, ed in particolare per comodo dei molti abbonati che tengono la collezione regolare del giornale, abbiamo voluto ristampare le suddette pagine in apposito foglietto, che si unisce al presente numero, e che sarà da sostituire a quello errato.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Torino-Casale. — Nella seduta del 21 corr. del Consiglio comunale di Torino si prese a discutere una domanda di sussidio per questa ferrovia. La Giunta municipale, dietro il parere della Commissione, ne propose la concessione, che, dopo qualche discussione del Consiglio, venne così concretata:

« Concessione di un sussidio a fondo perduto di lire 1,000,000 a favore della ferrovia Torino-Gassino-Brusasco-Casale per la valle di Stura, pagabili in 5 rate annuali di lire 200,000 cadauna, di cui la prima dopo aperto ed assicurato l'esercizio dell'intiera linea Torino-Casale, subordinatamente però alle seguenti condizioni:

« 1. Che sia ottenuta la concessione governativa non più tardi del 31 agosto 1878.

« 2. Che entro lo stesso anno 1878 siano efficacemente intrapresi i lavori di costruzione della ferrovia.

« 3. Che al più tardi entro 30 mesi dal 1° gennaio 1879, e così con tutto giugno 1881, sia intieramente compiuta la linea ed aperto al pubblico l'esercizio completo e definitivo della ferrovia per tutto il tratto da Torino a Casale.

« 4. Che sia assicurato il diretto ed immediato raccordamento della linea colle ferrovie principali.

« 5. Finalmente che, qualora non sia adempiuta una qualunque delle condizioni avanti espresse, il Municipio di Torino resterà sciolto da ogni impegno dipendente dalla presente deliberazione. »

Questa proposta venne approvata all'unanimità.

Ferrovia Airasca-Saluzzo-Cuneo — La Giunta municipale di Torino ha proposto la seguente deliberazione, che sarà discussa dal Consiglio comunale nella seduta di giovedì sera:

« Concessione di un sussidio a fondo perduto di L. 380,000 a favore della ferrovia Airasca-Busca-Cuneo, pagabile in dieci rate annuali di L. 38,000 caduna, di cui la prima dopo aperto ed assicurato l'esercizio dell' intiera linea col percorso continuato dei convogli fino a Torino e senza trasbordi, subordinatamente però alle seguenti condizioni:

« 1. Che sia ottenuta la concessione governativa non più tardi del 31 agosto 1878.

« 2. Che entro lo stesso anno 1878 siano efficacemente intrapresi i lavori di costruzione della ferrovia.

« 3. Che i lavori medesimi siano proseguiti senza interruzione e condotti con alacrità tale, che al più tardi entro 30 mesi dal 1° gennaio 1879 e così con tutto giugno 1881 sia intieramente cómpiuta la linea ed aperto al pubblico l'esercizio completo e definitivo della ferrovia, con proseguimento dei convogli come sopra fino a Torino senza trasbordi.

« 3. Finalmente che, qualora non sia adempiuta una qualunque delle condizioni avanti espresse, il Municipio di Torino resterà sciolto da ogni impegno dipendente dalla presente deliberazione ».

Stazione di Savona — Leggiamo nel *Commercio di Genova* del 22:

Entro il corrente mese deve farsi la consegna di tutto il materiale in ferro necessario per l'armamento dell' ultimo tratto del binario dalla Stazione al porto di Savona.

Nel mese di gennaio sarà posto mano all'armamento, e sarà proseguito senza indugi e colla più grande attività.

Ferrovia Conegliano-Vittorio. — La *Gazzetta Ufficiale* del 22 corr. ha pubblicato il seguente R. Decreto del 9 mese stesso:

In virtù delle facoltà concesse al Governo colla legge del 29 giugno 1873, n. 1475 (serie 2ª);

Sentiti il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del nostro Ministro segretario di Stato per le finanze incaricato dell'*interim* dei lavori pubblici,

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico. È approvata la Convenzione sottoscritta il 3 dicembre 1877 dal Ministro delle finanze incaricato dell'*interim* del Ministero dei lavori pubblici, rappresentante l'Amministrazione dello Stato, ed il cav. ingegnere Federico Gabelli, rappresentante della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, per la concessione alla detta Società della costruzione e dello esercizio di una strada ferrata da Conegliano a Vittorio.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

(In un prossimo numero pubblicheremo la relativa Convenzione).

— Il Municipio di Vittorio ha poi pubblicato l'annuncio di un prestito ad interessi, estinguibile in 37 anni, per la costruzione della suddetta ferrovia, mediante l'emissione di 1200 Obbligazioni da L. 500, con godimento dal 1° febbraio 1878. La sottoscrizione pubblica è aperta nei giorni 26, 27, 28 e 29 corr. in Vittorio presso la Cassa comunale, in Milano presso la ditta Vogel e Cª, ed in Torino presso la Banca di Torino e la Banca industriale subalpina.

Ferrovie in Sicilia. — Il *Paese*, in data di Palermo 16, dice sapere che ai due milioni sottoscritti dai signori Florio, Villa Riso, Vita e Parisi, si è aggiunto un altro milione offerto da alcuni banchieri di Catania, per la costituzione della Società che deve assumere l'esercizio della rete siciliana.

Anche da Messina si annuncia che si attendono altre firme.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo — Nella seduta del 19 corr. del Senato italiano, discutendosi il bilancio dei lavori pubblici pel 1878, l'on. *Boccardo* lamentò che l'operato della Conferenza di Lucerna per i lavori del Gottardo, e più specialmente dei tre delegati italiani, non sia stato giudicato come si conviene, e non sia stato convenientemente apprezzato.

L'oratore giustificò ampiamente l'operato dei tre delegati italiani, e concluse pregando il Ministero di voler deliberare la stampa dei verbali della Conferenza di Lucerna.

Brioschi confermò le giustificazioni addotte dall'on. Boccardo; però disse che i lavori dei tre delegati non hanno ottenuto i risultati che se ne ripromettevano, perchè non ebbero alcuna istruzione per parte del Governo. Si riservò poi di prendere la parola il giorno in cui sarà pubblicato il risultato di quelle conferenze.

Boccardo diede qualche altra spiegazione, negando che i delegati italiani non avessero istruzioni dal Governo.

Dopo alcune osservazioni dell'on. Gadda, il Ministro d'agricoltura e commercio confermò quanto disse l'on. Boccardo, e promise di trasmettere al presidente del Consiglio (al momento assente) il desiderio dell'on. Boccardo.

— Scrivono da Basilea, 20, al *Journal de Genève*, che il Gran Consiglio, dopo una discussione di oltre 4 ore, approvò la condotta del Consiglio di Stato nella quistione del Gottardo, pure riserbandosi la decisione finale. Una piccola minoranza, invece di precisare una cifra relativamente alla sovvenzione che il Cantone dovrà fornire per promuovere la ricostituzione dell'impresa, avrebbe preferito tenersi in termini generali; un'altra minoranza non voleva stabilire pel momento che la cifra di 500,000 franchi.

Una maggioranza di 65 voti contro 14 non si peritò di autorizzare il Consiglio di Stato ad impegnarsi sino alla somma di fr. 800,000 al massimo, purchè con questa somma possa essere guarentito l'esito finale della grande opera. Parecchi oratori trovarono strano che non si parlasse di sagrificii da farsi dagli azionisti e possessori di Obbligazioni, come se questi fossero fuor di causa. Dissero che gli azionisti del Gottardo potevano consolarsi anch'essi d'aver avuti tanti altri compagni di sventura. Ma fu risposto loro che si trattava anzitutto di riacquistare qualche punto di appoggio ben solido per rassicurare il capitale allarmato. Naturalmente non mancarono anche le critiche sulla condotta della Confederazione, soprattutto del sindacato poco efficace esercitato dai suoi funzionarii relativamente alle ferrovie del Canton Ticino. S'è trovato eziandio che alcuni dei cointeressati svizzeri potrebbero dar prova di un po' più di buona volontà. Taluni espressero la speranza che la Confederazione, venendo meno i Cantoni e le Compagnie ferroviarie, dovesse somministrare ciò che potrà mancare agli 8 milioni imposti dalla Conferenza internazionale alla Svizzera, almeno per salvare l'onore nazionale.

— *La Gazz. Ticin.* ha per telegrafo da Berna, 21:

La conferenza fra la Direzione della ferrovia del Gottardo

ed il Consorzio finanziario per l'emissione delle Obbligazioni del Gottardo, ch'ebbe luogo sotto la presidenza del signor Stämpfli, si è aggiornata sino alla fine di gennaio prossimo. Le voci sono favorevoli.

— Si ha poi da Berna, 22, che la Conferenza tra i Cantoni e le Compagnie ferroviarie interessate nell'impresa del Gottardo, che doveva aver luogo il 27 corr., venne rimandata al 5 gennaio prossimo.

— Un telegramma speciale del *Bund* svizzero annunzia che giovedì scorso saltò in aria l'antico laboratorio di dinamite, appartenente all'impresario del Gottardo, presso il villaggio di Göschenen. Tre operaj, padri di famiglia, furono uccisi sul colpo Il villaggio di Göschenen provò una scossa molto violenta per tale scoppio, senza che però ne derivassero gravi danni alle case circostanti.

— L'avanzamento del traforo della Galleria nella scorsa settimana fu dal lato di Göschenen di m. 18.70 (serpentina), e dal lato di Airolo di m. 8 30 (con armatura); e quindi in totale m. 27, ed in media giornaliera m. 3.85.

Ferrovie svizzere. — La *Gazz. Ticin.* dice che il Consiglio federale, nella seduta del 10 corr, ha impartito la sua approvazione agli statuti della Società della ferrovia Nord-Est, come vennero approvati ultimamente nell'assemblea generale degli azionisti del 10 ottobre.

— Il Consiglio federale, nella seduta del 15, raccomandò all'Assemblea federale, per l'approvazione: *a)* La domanda della Direzione della ferrovia Nord-Est, per una proroga di termini per un certo numero d' imprese ferroviarie, a tenore degli accordi soppravvenuti coi Cantoni, Comuni ecc. interessati, colla mediazione federale; *b)* una Convenzione d'esercizio per la ferrovia Bulle-Romont.

— Nella seduta del 18 corr. al Consiglio degli Stati, trattandosi del bilancio pel Dipartimento delle ferrovie, dopo lunga discussione, si decise di non provvedere al posto vacante del capo dell'Ispettorato tecnico, e quindi è soppresso il credito di fr. 8000; invece l'onorario dell' ispettore-aggiunto è portato a fr. 6000, invece di fr. 5000.

Il sig. Cornaz ritirò una sua proposta di non conservare che un ispettore tecnico ed un ispettore amministrativo, e di sopprimere il posto d'ispettore del Gottardo. Invece l'oratore presentò una mozione, invitante il Consiglio federale a presentare nella prossima sessione un rapporto sulla quistione di sapere se non convenga riorganizzare la Sezione delle strade ferrate.

Linee ticinesi. — Il movimento sulle linee ticinesi nel passato mese di novembre diede i seguenti risultati:

Tronco Biasca-Bellinzona-Locarno (41 chilometri): Persone trasportate, 16,400 (1876, novembre, 23,893), introito fran. 19,400 (fran. 24,468.80); merce trasportata, tonnellate 2780 (ton. 2807), introito, fr. 11,900 (fr. 11,273.70); introito complessivo, fr. 31,300 (fr. 35,742.50); ossia in media per chilometro, fr. 763.41 (fr. 871,77).

Tronco Lugano-Chiasso (26 chilometri): Persone trasportate, 18,500 (1876; 23,639), introito, fran. 12,200 (franchi 16,621.59); merce trasportata, ton. 1185 (ton. 1355), introito fr. 3700 (fr. 4113 30); introito complessivo, fr. 15,900 (fr. 20,734,89), ossia in media per chilometro, fr. 611.54 (franchi 797.50).

Ferrovia del Sempione. — La *Voce del Lago Maggiore* scrive che il 14 novembre scorso, ebbe luogo, nel salone del Consiglio comunale di Novara, un'adunanza dei principali interessati nella costruzione della ferrovia del Sempione. Numerosi furono gli intervenuti, fra cui il Ceresole, ex-presidente della Confederazione elvetica e presidente della Società della strada ferrata del Sempione, i deputati Morini, Gentinetta, Mongini e Serazzi, i sindaci di Domodossola, Borgomanero, Vogogna, Orta e Gozzano, i consiglieri provinciali Tornielli di Borgolavezzaro, avv. Negroni ed avv. Guglielmazzi, la Giunta e qualche consigliere comunale della città.

L'adunanza fu presieduta dal Negroni; e sentì con vivo interesse un lungo discorso che tenne il Ceresole; il quale fece la storia dei tentativi fatti negli anni scorsi da varie Società per la costruzione di una via ferrata al Sempione; accennò alla costituzione di quella *du chemin de fer du Simplon*, la quale nella primavera prossima avrà costrutto la linea sino a Briga; agli studii fatti pel traforo del Sempione, all'appoggio avutone dal Governo francese e dalle più alte notabilità della Francia, che lo considerano, non come una rivincita verso la Prussia pel Gottardo, ma una necessità economica della loro nazione; al permesso ottenuto dal Governo italiano di eseguire i lavori per la parte italiana, ed all'obbligo da esso assunto di collegare il *tunnel* con una delle sue reti ferroviarie.

Fece notare come il traforo, da farsi a totali spese della Società da lui presieduta, richiederà un lavoro di circa 10 anni, dovendo il tunnel essere della lunghezza di circa 18 chilometri; e come, per questo periodo di tempo, una Società inglese siasi offerta di fare una ferrovia sulla montagna, sistema Fell; e conchiuse sulla necessità che sieno fatte pronte pratiche presso il Governo italiano, affinchè voglia tosto incominciare i lavori per la costruzione della ferrovia sino al Sempione, dichiarando che la Società svizzera ha sommo interesse che dessa sia costrutta, ma che per lei è indifferente che percorra la linea di Gozzano, Orta, Omegna, Domodossola, oppure Arona, Baveno, Domodossola.

A maggioranza però gli adunati, sulla proposta Serazzi, dichiararono nettamente che scopo della loro riunione e dei futuri lavori sarebbe stato il prolungamento sino al Sempione dell'attuale linea Novara-Gozzano.

Il sindaco di Domodossola espose le pratiche fatte presso il Governo per ottenere la pronta costruzione della strada, e la risposta favorevole avutane, purchè gli interessati, seguendo l'esempio dei paesi della valle d'Aosta, votassero concorsi nella spesa.

Si pose termine col costituire un Comitato permanente in Novara per avvisare, d'accordo anche colle altre Provincie interessate, a tutti i mezzi necessarii per raggiungere tale scopo; e desso fu composto dei deputati dei Collegi di Novara, Borgomanero ed Ossola, dei sindaci di Novara, Domodossola, Omegna, Gozzano, Borgomanero e Momo, e dei signori ing. Serazzi, avv. Negroni e marchese Tornielli.

Ferrovie francesi. — Il Ministero dei lavori pubblici autorizzò la Compagnia delle ferrovie dell'Ovest ad aprire all'esercizio dal 23 corr, tanto pei viaggiatori, che per le merci, la sezione della linea da Chateau-Gontier a Chateaubriant, compresa tra Segrè e Chauteaubriant, nonchè il secondo binario costrutto sulla stessa linea da Chateau-Gontier a Segrè. La lunghezza della sezione da Segrè a Chateaubriant è di chil. 41,900.

— Il 21 corr., la Commissione ministeriale procedette al collaudo della sezione della pianura Saint-Denis a Pantin sulla ferrovia della Gran Cintura di Parigi. Questa sezione, della lunghezza di 3 chil. circa, fa parte della linea *complementare* da Epinay-sur-Seine a Noisy-le-Sec, concessa al Sindacato della Grande Cintura per lo scambio delle merci tra le reti del Nord e dell'Est.

— Alla Camera dei deputati venne distribuito il rapporto relativo alla proposta di legge per la nomina di una Commissione parlamentare di 22 membri, incaricata di procedere ad un'inchiesta circa il regime generale delle ferrovie e della navigazione.

Il rapporto conclude per la nomina di 33 membri, anzichè 22, come proponeva l'autore del suddetto progetto di legge.

Ferrovie tedesche — La Camera dei deputati prussiana ha discusso, nella seduta del 12 corrente, il *budget* dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato. Il Ministro del commercio, dottor Achenbach, rispondendo al signor Richter, oratore progressista, espose nuovamente e mantenne la politica del Governo in materia di strade ferrate. Egli disse tra l'altre cose:

«...... Il Governo ha precisato di già il proprio punto di vista, dichiarando che vuol comperare le linee dominanti. Anche la Camera la pensa così; e posso assicurare l'on. preopinante, qualunque cosa abbia detto, che il Ministro delle finanze è pure di questa opinione. Se la Camera vuol abbandonare il sistema seguito finora, io non potrei con-

servare il portafoglio, perchè sono così impegnato col passato, che non potrei mettermi su diversa via. Ma finora non ho indizio che la Camera voglia mutar d'opinione.....

« Ora si domanda come saranno amministrate le ferrovie dello Stato. È una domanda per lo meno singolare, quando si pensi che migliaia di chilometri di ferrovie sono già amministrati dallo Stato. Quanto alla riorganizzazione dell'Amministrazione attuale, è altra cosa. Il malcontento che taluni impiegati possono esprimere, non cesserà certamente mai e sotto ogni regime.....

« Si parla poi dell'agitazione che sarebbe fatta da parte nostra per arrivare alla compera di queste o di quelle ferrovie private. Sono persuaso, o signori, che voi non vi prestate fede..... Ciò che la Camera ha veduto nelle questioni ferroviarie dello Stato sono gl'interessi dello Stato, e spero che non si pentirà delle sue decisioni a questo riguardo.

« Le ferrovie non devono essere considerate soltanto come imprese industriali; sovrattutto si tratta di strade pubbliche di circolazione e di traffico. Altrimenti noi non avremmo costrutto nelle provincie dell'Est alcune linee, di cui l'importanza industriale è minima. Le ferrovie private, al contrario, non furono costrutte che in vista del loro rapporto; se i calcoli furono sbagliati, ciò non ci importa. Lo Stato non assume simili imprese che nell'interesse pubblico.

« Io temo ogni dì più che i prodotti delle nostre ferrovie non vadano crescendo, e che valga la pena di tentare di migliorare questo cespite d'entrate. L'avvenire ci porterà un numero ancor maggiore di concorrenti, perchè da per tutto si faranno delle ferrovie. Tuttavia dobbiamo continuare a costruirne noi. Lo Stato vi troverà l'utile suo col fatto, che sarà aumentata la prosperità del paese, e dati alle popolazioni nuovi mezzi di servire la nostra patria, coltivando con vantaggio le arti della pace, come l'ha onorata con quelle della guerra ».

Nella seduta del 13 dicembre, il Ministro del commercio così conchiuse:

« Insomma, io non sono partigiano del sistema assoluto delle ferrovie dello Stato; il Governo desidera solo di poter esercitare, colla proprietà delle sue linee, un'influenza *regolatrice* su tutte le reti. Perciò ci sforzammo a far passare nelle mani dello Stato la proprietà delle linee dominanti; ma che un tale sforzo sia di natura da provocare delle inquietudini nei circoli di azionisti ferroviarii, non lo posso davvero comprendere.....»

A questo proposito, conviene notare che quasi la metà delle ferrovie prussiane sono ora in proprietà dello Stato o sono da esso amministrate. Su 17,000 chilometri, 8,800 circa appartengono a delle Compagnie, 4,700 allo Stato, e 3,500 sono da esso amministrati. Nel 1874, 7,214 chilometri erano di privata proprietà, 4,037 dello Stato, 3,467 da questo amministrati. Ciò prova la tendenza dello Stato a diventar padrone delle linee private.

— Scrivono da Monaco, 16, alla *Perseveranza :*

Non basta che il nostro Stato abbia già una rete imponente di ferrovie, le quali solcano in lungo e in largo tutto il nostro paese; il Ministro del commercio presentò alle nostre Camere un progetto di legge per l'esecuzione di altre 21 linee, pel complessivo costo di 115 milioni di marchi, distribuiti come segue: per l'anno 1878 quaranta milioni, pel 1879 trenta milioni, pel 1880, 1881, 1882 venticinque milioni, e finalmente pel 1883 altri ventidue milioni. Da ciò potete vedere quanto può fare un piccolo Stato di circa 5 milioni d'abitanti, allorchè ha un vero interesse per il bene del paese e del commercio. È vero che i bisogni dell'esercito in tutto ciò hanno il sopravvento; ma questo non importa, giacchè se quelle linee sono vantaggiose ad esso, cionnonpertanto ne ritrae e ne sente giovamento l'intero paese. Non avete nessuna idea di quello che si pratica in ogni Stazione di qualche importanza in favore del militare: per esempio, la stazione di Ingolstadt, città forte, è lunga circa quattro chilometri, ha circa 12 binarii, e apposite rampe pel carico e scarico delle artiglierie e della cavalleria. E così dicasi in proporzione di tutte le Stazioni, ove sempre si fanno esercizii di scarico e carico per assuefare i cavalli e i soldati a questa operazione, la quale, come già vi scrissi altra volta, viene eseguita con una prestezza incredibile.

Notizie Diverse

Bilancio del Ministero dei lavori pubblici. — Nella seduta del 19 corr., il Senato, dopo breve discussione, specialmente relativa alla ferrovia del Gottardo (*V.* le notizie sulle *Ferrovie estere*) approvò il bilancio di prima previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'anno 1878, già discusso ed approvato dalla Camera dei deputati; ed allo scrutinio segreto, ottenne voti favorevoli 69, contrarii 7.

Transazione per le Ferrovie Calabro-Sicule. — Nella seduta del 19 corr., la Camera dei deputati, dopo breve discussione ed in seguito alle dichiarazioni del presidente del Consiglio, approvò la transazione colla Società Vitali, Charles, Picard e C^a^, già da noi riferita; ed allo scrutinio segreto ottenne voti favorevoli 196, contrarii 106 e 2 astenuti. Presentata quindi al Senato, quattro dei 5 commissarii dell'Ufficio centrale ebbero mandato di fiducia, a condizione di studiare attentamente il progetto; il quinto ebbe incarico di approvarlo senz'altro, attesa l'urgenza domandata dal Ministero. Però l'on. Brioschi, eletto relatore, chiese alcuni giorni per preparare la sua relazione, che promise di presentare il 28 corr., per cui il Senato ne fissò la discussione al successivo giorno 29.

Esposizione internazionale in Milano pel 1879. — Il 19 corr. il signor Cagli, anche a nome del signor E. Johnson di Londra, ha firmato il contratto colla Giunta municipale di Milano per la cessione gratuita dell'Arena, allo scopo di tenervi l'Esposizione internazionale nel 1789. Fu fatto nello stesso tempo dal banchiere signor Ulrich, a nome del signor Johnson, il deposito cauzionale richiesto dalla Giunta municipale per la detta cessione.

Il telefono a Milano. — Domenica scorsa, alle 2 pom., ebbe luogo al palazzo del Marino il pubblico esperimento fatto dai fratelli Gerosa col telefono, sisteme Bell costruito dagli stessi fratelli Gerosa. L'esperimento fu fatto nell'antica sala del Consiglio comunale. Il telefono fu posto in comunicazione colla torre della piazza Mercanti, servendosi di un filo degli orologi elettrici; la distanza era quindi di circa un chilometro. Assistettero all'esperimento, coll'assessore ingegnere Gioachino Tagliasacchi, altri assessori, Reali, Labus, Ancona, Lovati, segretarii ed impiegati, e parecchi cittadini, attratti dalla curiosità.

I giornali milanesi dicono che l'esperimento ebbe esito splendidissimo; risposta chiarissima, canto, fischi, grida: tutto ripercosso con meraviglia. Ed i fratelli Gerosa si ebbero le congratulazioni degli astanti. Credesi che tali esperimenti si rinnoveranno.

Altri esperimenti furono fatti pure in casa Kramer, dall'ingegnere Maroni, e sempre con eguale successo.

Concessioni d'acque — Con R. Decreto del 2 corrente (*Gazz. Uff.* del 20) è concessa facoltà agl'individui descritti nell'annesso elenco di derivare le acque ivi descritte. Sono 4 concessioni d'acqua per *forza motrice* (1 prov. di Milano, 1 Campobasso, 1 Alessandria, 1 Novara); 7 concessioni d'acqua per *irrigazione* (3 prov. di Mantova, 2 Vicenza, 1 Venezia, 1 Perugia), 1 concessione d'acqua per *macerazione* (prov. di Padova).

Ufficii telegrafici — Il 13 corrente in Montemilone (prov. di Potenza), e il 18 in Palmira (prov. di Potenza) è stato aperto un Ufficio telegrafico governativo al servizio del Governo e dei privati, con orario limitato di giorno.

Telegrafi internazionali — L'Ufficio internazionale delle Amministrazioni telegrafiche residente a Berna

informa che, per la dichiarazione di guerra fatta dalla Serbia alla Turchia, è sospesa la corrispondenza telegrafica fra questi due Stati. In seguito a ciò, i telegrammi per la Serbia saranno istradati per via Austria, con tassa uguale a quella della via di Turchia.

— L'Ufficio internazionale suddetto annuncia il ristabilimento del cavo sottomarino fra Banjoewangie e Port Darwin (Australia). In seguito a ciò, i telegrammi per l'Australia ed oltre riprendono il loro corso normale.

— L'Ufficio internazionale suddetto annuncia pure che sono state attivate le comunicazioni telegrafiche coll' Australia occidentale e che le tasse applicabili a queste corrispondenze sono quelle stesse attualmente applicabili agli ufficii dell'Australia meridionale.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII

Alle influenze dominanti sui valori bancarii non si potevano chiedere speciali favori pel Mobiliare italiano nella decorsa settimana, e le Azioni sue poco interessarono il mercato, che le negoziò a stento tra il 696 e 680 nei primi giorni, ed a 687 e 686 per ultimo.

I valori ferroviarii ebbero anch'essi un movimento stentato e poco importante. Le Azioni della Società delle Meridionali da 360 scesero a 355, e chiusero a 356. Le Obbligazioni relative s'aggirarono sul 237 al 236.75; i Boni invariati a 577.

Le Sarde, serie A, oscillarono tra il 233.50 a 233.25; quelle della serie B, tra il 236.50 al 236.25 — Le Pontebbane stettero sul 376. — L'Alta Italia a Milano tra il 255.75 al 256.75 e 257 — Le Vittorio Emanuele a Torino a 250.

Fiacche le Lombarde a Parigi a 165 e 161; le Obbligazioni a 238 e 236 — Le Vittorio Emanuele sul 230 al 228 — Le Romane a 76 e 75; le Obbligazioni relative a 250 circa.

ESTRAZIONI

Ferrovia Genova-Voltri — La Direzione generale del Debito pubblico ha pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della ferrovia Genova-Voltri, comprese nella estrazione seguita in Firenze il 12 dicembre 7877 (Reali Decreti 18 febbraio 1856, 19 gennaio 1857 e legge 28 agosto 1870):

32 della 1ª emissione (22ª estrazione).

16 124 125 217 551 577 617 816 848 882 1005 1081 1248 1282 1307 1428 1504 1515 1522 1563 1616 1626 1627 1646 1812 1994 2114 2120 2177 2212 2294 2350.

40 della 2ª emiesisne (21ª estrazione)

66 83 199 206 277 294 430 465 530 752 787 891 819 930 963 992 1112 1168 1182 1279 1448 1624 1729 2541 1972 2145 2153 2157 2197 2342 2379 2383 2418 2483 2519 2683 2701 2766 2825 2859.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1877, e dal 1º gennaio 1878 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione deile stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè dal n. 45 al 100 della 1ª emissione (1856), e dal 43 al 100 della 2ª emissione (1857).

Ferrovia di Cuneo — La Direzione generale suddetta ha pure pubblicato la seguente distinta delle Obbligazioni della ferrovia di Cuneo, comprese nella 37ª estrazione seguita in Firenze il 15 dicembre 1877, in ordine progressivo (R. Decreto 23 dicembre 1859 e legge 5 maggio 1870):

42 della 1ª emissione 5 0[0 da lire 400 cadauna. (creazione 20 marzo 1855)

153 314 507 708 864 891 1298 1323 1876 2126 2667 2689 2817 2970 3126 3231 3549 3602 3762 3972 4539 4664 4867 5000 5503 6464 6609 7013 7107 7422 7638 7692 8164 8875 9749 9755 9918 9921 10067 10193 10687 10906.

31 della 2ª emissione 3 0[0 da lire 500 cadauna (creazione 21 agosto 1857).

1593 1958 1968 3652 4505 4633 5612 5858 5970 6156 6261 6626 6922 7501 8082 8631 8887 9198 9457 9774 9979 10251 10812 11056 12979 13187 13346 13558 14935 15842 15869.

Le suddette Obbligazioni cesseranno di fruttare a beneficio dei possessori col 31 dicembre 1877, e dal 1º gennaio 1878 avrà luogo il rimborso del corrispondente capitale mediante restituzione delle stesse Obbligazioni munite delle cedole (vaglia) non mature al pagamento, cioè quelle della 1ª emissione colle cedole dal 46 al 120, e quelle di 2ª emissione colle cedole dal 42 al 90.

Canale Cavour — La Direzione generale medesima ha pubblicato i numeri delle 940 Obbligazioni estratte per l'esercizio 1877, nella XIIª estrazione annuale eseguita in Firenze il 17 dicembre 1877 delle Obbligazioni da lire 500, della Compagnia generale dei Canali d'irrigazione italiani (*Canale Cavour*) passate a carico dello Stato in seguito alla Convenzione 24 dicembre 1872, annessa alla legge 10 giugno 1874, n. 2002 (serie 2ª)

Le suddette Obbligazioni cessano di essere fruttifere col dicembre corrente, ed il rimborso del corrispondente capitale col pagamento del relativo premio in complessive lire 586.27, già dedotte le tasse di ricchezza mobile e di circolazione sul premio, avrà luogo a cominciare dal 1º gennaio 1878 in seguito a regolare domanda e contro restituzione delle Obbligazioni corredate delle cedole semestrali dal numero 31 (1º luglio 1878) e seguenti.

Strada ferrata Vigevano-Milano — Nella estrazione eseguitasi il 20 dicembre 1877 presso la sede di questa Società per l'ammortizzazione di una serie delle sue Obbligazioni, venne estratta la serie n. 299.

Le Obbligazioni quindi appartenenti a tale serie cesseranno col 1º gennaio p. v. di essere fruttifere, ed il rimborso delle medesime, al valor nominale di lire 500 per cadauna Obbligazione, verrà fatto presso la Banca popolare di Milano (via San Paolo, n. 12), a partire dal successivo giorno 5, dietro presentazione del relativo titolo.

Col 1º del detto mese di gennaio poi, presso la Banca suddetta, sarà pagata le cedola n. 18 degli interessi, maturante in detto giorno, nella somma di lire 5.07, essendosi dall' importo di lire 6, dedotte lire 0.83 per tassa di ricchezza mobile, quale trovasi fissata pel corrente anno, e lire 0.10 per tassa di circolazione, liquidata pure, a tutto il corrente anno.

CONVOCAZIONI

Associazione dell'industria e del commercio delle sete in Italia — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale ordinaria pel giorno 6 gennaio p. v. in Milano (sale della Borsa), per la presentazione del rendiconto 1877, per il rapporto della Presidenza, per la nomina di soci onorarii, e per la proposta di un'aggiunta allo statuto sociale.

Banca d' industria operaia di Firenze — Gli azionisti sono convocati in adunanza generale pel giorno 6 gennaio p. v. in Firenze (via Calimaruzza, 4), per l' approvazione del bilancio e per la nomina dei liquidatori.

Società delle miniere di Montevecchio — Gli azionisti sono riconvocati in assemblea generale pel giorno 10 gennaio p. v. in Roma (via del Corso, 337), per udire la relazione del gerente, per l'approvazione dei conti 1875-76, per la presentazione del bilancio 1876-77, e per la nomina dei revisori.

Società per la illuminazione a gas della città di Novara — Gli azionisti sono convocati in assemblea generale pel 15 gennaio p. v. in Novara (sede sociale), per l'approvazione del bilancio consuntivo 1876-77 e preventivo 1877-78, e per la nomina di 3 consiglieri.

DIVIDENDI E PAGAMENTI

Società ferroviaria del Gottardo — Dal 31 corrente si pagheranno gl' interessi semestrali scadenti alla detta epoca sulle Obbligazioni della 1ª e 2ª serie, in L. 37.50 in oro pei titoli di fr. 1500, ed in L. 25 in oro pei titoli di fr. 1000. I pagamenti si faranno in Italia presso le sedi della Banca Nazionale.

Compagnia R. delle Ferrovie Sarde — Dal 1° al 15 gennaio p. v. si pagherà la cedola n. 10 delle Obbligazioni serie *B* in L. 6.35 in oro, nette da tasse in Roma, presso la Compagnia stessa e presso le Banche all'uopo autorizzate. Dal 16 in poi, sarà pagata esclusivamente in Torino, presso la Ditta bancaria U. Geisser e C.

Società italiana dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo — Dal 1° gennaio p. v. si farà luogo al pagamento della cedola semestrale n. 12 in lire 4.50 pel 2° semestre interessi 1877: in Bergamo, presso la Banca popolare; in Milano, presso la Banca Generale.

Banca industriale subalpina — Dal 1° gennaio p. v. si pagheranno agli azionisti gl'interessi 1877 in lire 6.25 per azione: in Torino, presso la sede della Banca; in Firenze, via Ricasoli, 8.

Banco di sconto e di sete in Torino — Dal 2 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse del 1877 in L. 5 per azione: in Torino, presso la sede del Banco; presso l'Agenzia in Genova; e presso la Banca Tiberina in Roma.

Banca Romana — Dal 5 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti il 2° acconto del dividendo pel 1877 in L. 25 per azione, presso la sede di Roma.

Società anonima dei consumatori di gas-luce (*Torino*) — Dal 15 gennaio p. v. si pagherà agli azionisti l'interesse dovuto per ciascuna azione per l'anno 1877, presso la Cassa sociale in Torino.

Avvisi d'Asta

Il 2 gennaio p. v., presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della settennale manutenzione del tronco della strada nazionale, dall'innesto con la medesima in contrada Lecco alla Marina di Paola, della lunghezza di metri 34,178 per l'annuo canone di L. 13,441. Manutenzione dal 1° aprile 1877 al 31 marzo 1884. Deposito interinale L. 1500 in rendita D. P.; cauzione definitiva eguale ad una mezz'annata del canone deliberato.

— Il 3 detto mese, presso il Ministero dei lavori pubblici in Roma e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tronco della strada provinciale da Potenza per Palazzo San Gervasio a Spinazzola, compreso tra la Fiumarella e Banzi, della lunghezza di metri 11,147, per il presunto importo di L. 123,769.80. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Deputazione provinciale di Catanzaro, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione dei rami di accesso ai ponti sulle fiumane Alli, Simeri, Crocchia e Tacina lungo la strada provinciale Marina di Catanzaro-Cotrone, per il presunto importo di L. 45,716.64. Deposito lire 1000 in valuta legale.

— Il 4 detto mese, presso il Municipio di Serracapriola (prov. di Foggia), si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione delle strade interne comunali, per la presunta somma di L. 190,242.36. Lavori da eseguire entro 3 anni. Deposito interinale L. 5000, oltre L. 2000 per le spese d'asta e contratto.

— Il 5 detto mese, presso la Prefettura di Messina, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione in quattro tronchi di strade comunali obbligatorie, della complessiva lunghezza di m. 16,793.60 e per l'importo complessivo di L. 168,579.66. Deposito interinale totale L. 8000; cauzione definitiva lire 18,100, in valuta legale o rendita D. P.

— Il 7 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Caltanissetta, si procederà al definitivo deliberamento dell'appalto della sistemazione del tronco della strada nazionale da S. Caterina a Siracusa e Noto per Caltanissetta e Caltagirone, compreso tra il Varco Calderaro e la Sella della Misericordia, della lunghezza di m. 2,375.16, in diminuzione del presunto importo di L. 91,678.45, così ridotto in seguito al ribasso offerto nel precedente incanto. Lavori da eseguire entro 6 mesi. Deposito interinale L. 4000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Teramo, si terrà un'asta per l'appalto della sistemazione del tronco della strada provinciale del Vomano, da Montorio per Forcella alla ferrovia, della lunghezza di m. 10,757, per la presunta somma di L. 68,102.38. Lavori da eseguire entro un anno. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso la Prefettura di Mantova, si terrà un'asta per l'appalto dei lavori di rialzo e rinforzo dell'argine sinistro del fiume Mincio, della complessiva lunghezza di m. 3667.50, per la presunta somma di L. 50,585. Lavori da eseguire entro 100 giorni. Deposito interinale L. 2500 in contanti o rendita D. P.; cauzione definitiva L. 5000 idem.

— L'8 detto mese, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Potenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tratto della strada provinciale Brienza-Montemurro, compreso tra il fiume Agri e la strada nazionale Moliterno-Corleto, della lunghezza di m. 14,032, per la presunta somma di L. 334,160. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 20,000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in rendita D. P.

— Nello stesso giorno, presso il suddetto Ministero e presso la Prefettura di Cosenza, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 2° tratto del 1° tronco della strada provinciale dalla Nazionale Silana per Longobucco a Rossano, compreso fra il torrente Cecita per la Sella del Pantano e la Tomba di m. 2, della lunghezza di m. 7,654.58, per la presunta somma di lire 117,347.50. Lavori da eseguire entro 2 anni. Deposito interinale L. 5000; cauzione definitiva eguale al decimo del prezzo di delibera, in numerario o rendita D. P.

— Il 9 detto mese, presso il Ministero e la Prefettura suddetti, si terrà un'asta per l'appalto della costruzione del 3° tratto del 1° tronco della strada suddetta, compreso fra la Tomba di m. 2 ed il primo ponte sul fiume Trionto presso il Vallone di Forgiari, della lunghezza di m. 5437.57, per la presunta somma di L. 117,868. Lavori da eseguire entro 30 mesi. Deposito interinale L. 8000; cauzione definitiva come sopra.

CESARE ROSSI, *Gerente.*

PRODOTTI DELLE STRADE FERRATE DEL REGNO

Esercizio 1877 — FERROVIE DELL'ALTA ITALIA — 50ª Settimana,

PRODOTTI *dal* 17 *al* 23 *dicembre* 1877.

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Chilometri in esercizio. . .	3493 3462	3412 3357	81 »	» »
Viaggiatori	680,280.20	624,511.10	55,769.10	»
Merci a grande velocità . .	315,039.15	350,970.60	»	35,931.45
Merci a piccola velocità . .	880,614.20	930,888.00	»	50,273.80
Totale dei prodotti ferroviari	1,875,933.55	1,906,369.70	»	30,436.15
Navigazione sui laghi . . .	13,394.50	14,000.51	»	606,01
Totale della settimana. . .	1,889,328.05	1,920,370.21	»	31,042.16

PRODOTTI *dal* 1° *gennaio al* 23 *dicembre* 1877

	1877	1876	AUMENTO	DIMINUZIONE
Viaggiatori.	39,160,253.44	39,103,026.74	57,226.70	»
Merci a grande velocità . .	11,600,036.15	11,160,288.10	439,748.05	»
Merci a piccola velocità . .	42,983,480.83	42,177,498.35	805,982.48	»
Totale dei prodotti ferroviari	93,743,770.42	92,440,813.19	1,302,957.23	»
Navigazione sui laghi . . .	947,863.56	801,676.71	146,186.85	»
Totali	94,691,633.98	93,242,489.90	1,449,144.08	»

PRODOTTI *per Chilometro (esclusa la navigazione)*

	1877	1876	DIFFERENZA in confronto col 1876	PER CENTO
Prodotti della 51ª settimana . .	537.06	558.73	— 21.67	— 3.88
Prodotti totali . .	27077.92	27536.73	— 458.81	— 1.67

Strade Ferrate Meridionali

48ª Settimana. — *Dal* 26 *novembre al* 2 *dicembre* 1877

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
RETE ADRIATICA E TIRRENA			
Prodotti settimanali 1877	1,446.—	454,306.24	314.18
Settimana corrisp. nel 1876.	1,446.—	536,962.89	371.34
Differenze nei prodotti della settimana 1877. . . .	»	— 82,656.65	— 57.16
Introiti dal 1° gennaio 1877	1,446.—	20,572,797.11	14227.38
Introiti corrisp. nel 1876	1,446.—	20,120,103.60	13914.32
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877 . . .	»	+ 452,693.51	+ 313.06
RETE CALABRO-SICULA			
Prodotti settimanali 1877.	1,141.—	67,887.44	59.50
Settimana corrisp. nel 1876.	1,063.—	102,098.57	96.05
Differenze nei prodotti della settimana 1877	+ 78.—	+ 34,211.13	— 36.55
Introiti dal 1° gennaio 1877.	1,102.49	6,688,384.36	6,066.62
Introiti corrisp. nel 1876 .	998.13	5,619,951.13	5,630.48
Differenze nei prodotti dal 1° gennaio 1877	+104.36	+1,068,433.23	+436.14

Strade Ferrate Romane

41ª Settimana — *Dal* 8 *al* 14 *ottobre* 1877.

(colla deduzione dell'Imposta Governativa)

	Chil. eserciti	PRODOTTI totali	PRODOTTI chilom.
Prodotti della settimana. .	1,646	488,890.20	15,486.95
Settimana corrisp. del 1876.	1,646	576,201.67	18,253.13 (a)
Differenza (in più . . .	—	—	—
Differenza (in meno . . .	—	87,311.47	2,766.18
Ammontare dell'Esercizio dal 1° gennaio al 14 8.bre 1877 .	1,646	21,531,269.41	16,636.06
Periodo corr. 1876	1,646	20,656,252.36	15,948.14
Aumento	—	875,017.05	687.92
Diminuzione	—	—	—

(a) I prodotti del 1876 sono definitivi.

Strade Ferrate Sarde

Prodotti del 3° trimestre 1876-77 depurati dalle tasse governative.

TITOLI DIVERSI	ANNO 1876	ANNO 1877	DIFFERENZA in più	DIFFERENZA in meno
Chilom. in esercizio	198	198	»	»
Viaggiatori	152.381.67	146,887.44	»	5,494.23
Merci a G. Velocità	14,282.60	13.274.76	»	1,007.84
id. a P. Velocità	68,303.29	87,558.14	19254.85	»
Introiti diversi . .	10,578.88	13,861.23	3282.35	»
Totali . . .	245,546.44	261,581.57	22537.20	6,502.07

ANNUNZI

Estratto dal Supplemento del Foglio Periodico della R. Prefettura di Firenze, N. 113.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE ROMANE

In seguito ad accordi presi col R. Governo, garante pel pagamento degli interessi e del capitale dei Titoli infradescritti, si rende a pubblica notizia che, a cominciare dal dì 2 gennaio prossimo venturo:

I. La Tesoreria provinciale di Firenze, oltre al continuare *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadute dal 1° luglio 1873 al 1° settembre 1877 inclusive, eseguirà pure *nei giorni stessi* il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1878 degli appresso Titoli, cioè:

a) N. 79,168 Azioni della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, emesse il 1° luglio 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 10.50;

b) N. 20,067 Obbligazioni serie A della Società suddetta, emesse in aprile 1860, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

c) N. 6,850 Obbligazioni serie B della medesima Società, emesse il 1° gennaio 1860, portanti ciascuna l' interesse semestrale di L. 7.50;

d) N. 67,535 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse il 15 novembre 1861, portanti ciascuna l' interesse semestrale di L. 7.50;

e) N. 96,478 Obbligazioni serie D_1 della detta Società, emesse il 1° maggio 1862, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50;

f) N. 125,421 Obbligazioni serie D_2 emesse dalla Società stessa in gennaio 1864, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 7.50.

II. A cominciare pure dal dì 2 gennaio prossimo venturo le Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena eseguiranno il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1878 dei Titoli seguenti, cioè:

a) N. 11,649 Obbligazioni serie A della già Società della Strada Ferrata Centrale-Toscana, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50;

b) N. 33,730 Obbligazioni serie B della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Saranno parimenti pagati dalle suddette Tesorerie dello Stato gli interessi e le ammortizzazioni scadenti il 1° gennaio 1878 di N. 35,714 Obbligazioni serie C della Società suddetta, emesse con data 16 febbraio 1863, portanti ciascuna l'interesse semestrale di L. 12.50.

Il pagamento degli interessi e delle ammortizzazioni di queste ultime tre serie di Titoli si effettuerà dalla Tesoreria provinciale di Firenze, *in tutti i giorni feriali, meno il 27 e l'ultimo giorno di ciascun mese*, e dalle altre 5 Tesorerie provinciali *in tutti indistintamente i giorni feriali.*

III. Le operazioni preliminari, cioè *contazione, verifica, ecc.*, relative al pagamento delle Cartelle estratte e dei cuponi della già Società delle Strade Ferrate Livornesi, si effettueranno, coll'intervento di un Delegato governativo, incominciando dal 20 corrente, a questa Direzione generale, Piazza Vecchia di Santa Maria Novella, n° 7, *in tutti i giorni feriali, purchè non cadenti nel 10 e 25 di ciascun mese, dalle ore 9 1/2 ant. alle ore 3 pom.*

IV. I mandati di pagamento, che dal Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli verranno rilasciati sulla Tesoreria provinciale in Firenze — Piazza San Martino — *saranno al* PORTATORE *e vistati dal detto Delegato governativo.*

V. All'atto del pagamento sarà fatta per ciascun cupone l'appresso prelevazione, cioè:

		Per ogni Cupone di Cartelle di		
		Azioni delle Ferrovie Livornesi	Obbligazioni A, B, C, D_1 e D_2 delle Ferrovie Livornesi	Obbligazioni A, B e C della S. F. Centrale Toscana
Ricchezza mobile erariale e relativa tassa di esazione (13,8732 0/0)	L.	1.46	1.04	1.73
Tassa di circolazione (1 00/00, più doppio decimo).	»	0.19	0.13	0.22
In tutto . . .	L.	1.65	1.17	1.95
così saranno effettivamente pagate per ogni cupone — al netto delle suddette tasse .	»	8.85	6.33	10.55

VI. All' effetto poi che i possessori di Cartelle estratte e di Cuponi o Tagliandi delle Obbligazioni di serie

C, D_1 e D_2 della già Società delle Ferrovie *Livornesi* e

A, B e C della già Società della Ferrovia *Centrale-Toscana* e *Asciano-Grosseto*, i quali avrebbero diritto, per le serie

C e D_1 delle SS. FF. *Livornesi* e

A, B e C della S. F. *Centrale-Toscana*
di ricevere il pagamento in moneta metallica a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles*, *Francfort s/m* e *Ginevra*, e per la serie

D_2 delle SS. FF. *Livornesi* a *Parigi*, *Londra*, *Bruxelles* e *Francfort s/m* possano essere indennizzati dell'aggio secondo il corso e delle spese d' invio, ecc., ecc., saranno tenuti ad osservare le seguenti norme, cioè:

1° I possessori esteri delle Obbligazioni delle serie suddette trasmetteranno, insieme alle Cartelle estratte ed ai Cuponi, ai loro corrispondenti a Firenze un processo verbale *redatto dal R. Console d'Italia,* dal quale verbale sia posta in essere la esistenza in una delle suddette Piazze delle Cartelle estratte e dei Titoli, ai quali si riferiscono i Cuponi da inviarsi a Firenze per la esazione, notando di essi Titoli specificatamente la qualità, scadenza ed i numeri d' ordine.

2° Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni C, D_1 e D_2 delle SS. FF. Livornesi dovranno essere presentati, in-

sieme al suddetto processo verbale ed a speciale distinta per ogni serie, scadenza e partita, a questa Direzione generale, ove, secondo il solito, si troverà il Delegato del Ministero delle finanze per assistere e sorvegliare, nell'interesse del R. Governo, le inerenti operazioni.

Fatto il riscontro di dette Cartelle e di detti Cuponi, verrà rilasciato il consueto Mandato di pagamento sulla Tesoreria provinciale, e quindi il Ragioniere-capo pel servizio dei Titoli noterà in calce del verbale suddetto il risultato di tale riscontro, sul quale verrà basato l'indennizzo che sarà soddisfatto direttamente da questa Cassa sociale.

3° Le Cartelle estratte ed i Cuponi delle Obbligazioni serie A, B e C, della S. F. Centrale-Toscana e Asciano-Grosseto, i cui possessori han diritto di ricevere il pagamento dalle Tesorerie provinciali di Firenze, Torino, Genova, Milano, Livorno e Siena, dovranno essere presentati alle Tesorerie stesse, accompagnati, *oltrechè dal prescritto processo verbale*, da *due* distinte speciali per ogni serie, scadenza e partita.

Effettuato il riscontro, i signori Tesorieri provinciali procederanno al pagamento delle Catelle estratte e dei Cuponi e quindi dichiareranno in calce di una delle dette distinte che le Cartelle ed i Cuponi presentati e pagati concordano con quelli menzionati nel detto verbale.

Il processo verbale stesso e la distinta, munita della suddetta dichiarazione, della firma dei signori Tesorieri e Controllori e del bollo a tinta d'ufficio, verranno restituiti al presentatore, il quale rimetterà l'uno e l'altra a questa Direzione generale affinchè, adibite quelle formalità che saranno reputate opportune, essa possa procedere alla liquidazione dell'aggio, delle spese, ecc., ed al conseguente loro pagamento diretto da questa Cassa sociale.

Firenze, 11 dicembre 7877.

Il Direttore Generale **G. DE MARTINO**

SOCIETÀ GENERALE
DI CREDITO MOBILIARE ITALIANO

Il Consiglio d'amministrazione, in conformità dell'articolo 48 degli statuti sociali, ha deciso di distribuire alle azioni liberate di lire 400 l'interesse del 2° semestre 1877 in lire 12 italiane per azione.

I pagamenti si faranno contro il ritiro della cedola n. 21 a cominciare dal 7 gennaio prossimo:

in FIRENZE, presso le Sedi della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
in TORINO, id. id.
in ROMA, id. id.
in GENOVA, id. id.
Id. presso la Cassa Generale;
Id. presso la Cassa di Sconto;
in PARIGI, presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

NB. Il pagamento a Parigi delle suddette L. 12 per Azione sarà fatto al cambio che verrà giornalmente indicato presso la suddetta Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.

Firenze, 20 dicembre 1877.

SOCIETÀ DI MONTEPONI

Assemblea generale ordinaria degli azionisti

Gli azionisti della Società di Monteponi sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel giorno 29 dicembre alle ore due pomeridiane in Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, col seguente

Ordine del giorno:

1. Approvazione dei conti della passata campagna 1876-77.
2. Nomina del Presidente (scadenza straordinaria per morte).
3. Nomina di cinque Consiglieri (scadenti d'ufficio).
4. Nomina della Commissione dei conti per la campagna 1877-78.

Ogni socio che vorrà intervenire all'Assemblea, dovrà, a termini dell'art. XVIII degli Statuti sociali, depositare le sue Azioni a Torino, alla sede della Società, via Cavour, 41, a Genova presso i signori J. Tedeschi e Comp.

Torino, il 6 dicembre 1877.

Il Direttore R. CATTANEO.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i Portatori delle Obbligazioni (in oro) della suddetta Società che a partire dal 1° gennaio prossimo si effettuerà:

a) Il rimborso delle Obbligazioni della Serie U estratta il 1° ottobre ultimo, in ragione di L. 500 in oro, rappresentanti il valore nominale di ciascuna Obbligazione.

b) Il pagamento di L. 15 in oro importo della Cedola n. 18 per gli interessi maturati al 31 dicembre 1877, sotto deduzione di L. 1,98 per ritenuta della tassa di ricchezza mobile in ragione di L. 13,20 per 100 secondo l'art. 1 della legge 11 agosto 1870, allegato N, ed art. 130 del regolamento 25 agosto 1870, e così nette L. 13,02 in oro per ciascuna cedola di Obbligazione.

I pagamenti si faranno:

a *Roma*, presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano;
a *Firenze*, id. idem.
a *Torino*, id. idem.
nelle altre *piazze d'Italia* indicate sulle Obbligazioni stesse, dalle Sedi e Succursali della Banca Nazionale del Regno d'Italia e della Banca Nazionale Toscana;
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e Comp.;
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers;
a *Berlino*, presso i signori Robert Warschauer e Comp.;
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.;
a *Francoforte s*[*M.*, presso il signor Jacob S. H. Stern.

Roma, 13 dicembre 1877.

SOCIETÀ ANONIMA ITALIANA
per la Regìa Cointeressata dei Tabacchi

Si prevengono i signori Azionisti che a partire dal 1° gennaio prossimo, si pagheranno L. 10,50 per ogni Azione liberata di L. 350, a titolo interessi del 6 per 100 del 2° semestre dell'anno corrente contro il ritiro della cedola n. 18.

I pagamenti saranno eseguiti:

a *Roma*, presso la Sede della Società Generale di Credito Mobiliare Italiano.
a *Firenze*, id. id.
a *Torino*, id. id.
a *Genova*, presso la Sede della Banca Nazionale nel Regno d'Italia.
a *Milano*, id. id.
a *Venezia*, id. id.
a *Napoli*, id. id.
a *Palermo*, id. id.
a *Livorno*, id. id.
a *Parigi*, presso i signori A. J. Stern e C.;
a *Londra*, presso i signori Stern Brothers;
a *Berlino*, presso i signori R. Warschauer e C.
a *Francoforte* s[M, presso il signor Jacob S. H. Stern;
a *Ginevra*, presso i signori Bonna e C.

Il pagamento all'estero verrà fatto al cambio che sarà successivamente indicato.

Roma, addì 13 dicembre 1877.

SOCIETÀ ITALIANA
DI
LAVORI PUBBLICI

I signori Azionisti sono convocati in Assemblea ordinaria per il giorno 9 gennaio prossimo, ad un'ora pomeridiana nel locale della Borsa di Torino.

ORDINE DEL GIORNO

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione.
2. Relazione dei Censori.
3. Approvazione del Bilancio per l'esercizio 1877.
4. Comunicazioni diverse.
5. Nomina di Amministratori.
6. Nomina di Censori.

A norma dell'articolo 23 dello Statuto sociale, hanno diritto di intervenire alla Assemblea gli Azionisti che dieci giorni prima di quello fissato per la adunanza abbiano depositato almeno 10 Azioni nelle Casse della Società in Torino, via Lagrange, n. 7.

Torino, li 11 dicembre 1877.

Il Direttore

L. Petrino.

SOCIETÀ DELLE STRADE FERRATE
DEL SUD DELL' AUSTRIA

Si reca a conoscenza dei signori portatori di Obbligazioni e di Azioni emesse dalla Società delle strade ferrate del Sud dell' Austria e della Venezia, della Lombardia e dell'Italia Centrale, il risultato dell'estrazione a sorte che ebbe luogo nella seduta pubblica tenutasi a Vienna il giorno 15 dicembre 1877.

Serie di Obbligazioni rimborsabili il 2 gennaio 1878.

Serie A.			
3,301	al	3,400	100
63,501	»	63,600	100
70,101	»	70,200	100
90,501	»	90,600	100
104,619	»	104,700	82
132,701	»	132,800	100
			582

Serie C.			
4,901	al	5,000	100
14,301	»	14,347	47
32,485	»	32,500	16
			163

Serie D.			
715,201	al	715,300	100
770,601	»	770,700	100
787,301	»	787,400	100
790,601	»	790,700	100
842,201	»	842,300	100
909,801	»	909,900	100
919,401	»	919,500	100
985,301	»	985,400	100
1,012,701	»	1,012,800	100
1,068,201	»	1,068,300	100
1,070,701	»	1,070,800	100
1,074,001	»	1,074,100	100
1,090,014	»	1,090,100	87
			1,287

Serie F.			
2,968,101	al	2,968,200	100
2,995,601	»	2,995,700	100
3,009,701	»	3,009,800	100
3,026,501	»	3,026,600	100
3,114,271	»	3,114,291	21
			421

Serie H.			
28,721	al	28,785	65
69,201	»	69,300	100
109,701	»	109,800	100
119,701	»	119,800	100
123,101	»	123,200	100
129,701	»	129,800	100
209,601	»	209,700	100
224,501	»	224,600	100
297,201	»	297,300	100
297,801	»	297,900	100
			965

Serie I.			
303,501	al	303,600	100
380,701	»	380,800	100
393,501	»	393,600	100
401,001	»	401,100	100
424,501	»	424,600	100
508,001	»	508,100	100
529,501	»	529,600	100
560,011	»	560,097	87
582,401	»	582,500	100
620,001	»	620,100	100
670,301	»	670,400	100
679,701	»	679,800	100
692,301	»	692,400	100
			1,287

Serie K.			
24,601	al	24,700	100
75,936	»	76,000	65
105,201	»	105,300	100
113,901	»	114,000	100
119,701	»	119,800	100
176,101	»	176,200	100
179,701	»	179,800	100
199,501	»	199,600	100
243,001	»	243,100	100
283,401	»	283,500	100
			965

Serie M.			
3,158,001	al	3,158,100	100
3,232,701	»	3,232,800	100
3,246,071	»	3,246,080	10
			210

Serie O.			
82,001	al	82,100	100
119,301	»	119,400	100
141,083	»	141,100	18
159,401	»	159,500	100
178,901	»	179,000	100
184,201	»	184,300	100
188,001	»	188,100	100
			618

Serie P.			
701	al	800	100
45,101	»	45,200	100
58,601	»	58,700	100
116,801	»	116,900	100
134,701	»	134,800	100
161,701	»	161,800	100
183,051	»	183,100	50
			650

Serie S.			
1,103,301	al	1,103,400	100
1,125,301	»	1,125,400	100
1,215,101	»	1,215,200	100
1,245,701	»	1,245,800	100
1,250,101	»	1,250,200	100
1,320,514	»	1,320,600	87
1,376,501	»	1,376,600	100
1,378,101	»	1,378,200	100
1,429,301	»	1,429,400	100
1,448,301	»	1,448,400	100
1,464,001	»	1,464,100	100
1,474,001	»	1,474,100	100
1,498,301	»	1,498,400	100
			1,287

Serie T.			
1,554,201	al	1,554,300	100
1,557,801	»	1,557,900	100
1,562,801	»	1,562,900	100
1,624,501	»	1,624,600	100
1,659,101	»	1,659,200	100
1,661,021	»	1,661,068	48
1,695,401	»	1,695,500	100
			648

Serie V.			
2,797,901	al	2,798,000	100
2,799,931	»	2,799,950	20
2,871,101	»	2,871,200	100
2,919,801	»	2,919,900	100
2,945,501	»	2,945,600	100
			420

Serie Z.			
1,744,711	al	1,744,736	26
1,758,201	»	1,758,300	100
1,843,401	»	1,843,500	100
1,884,501	»	1,884,600	100
1,920,401	»	1,920,500	100
1,926,501	»	1,926,600	100
1,958,701	»	1,958,800	100
			626

(*Segue*)

Serie di Obbligazioni rimborsabili il 1° aprile 1878.

Serie X.

						Riporto	800
2,042,501	al	2,042,600	100	2,323,201	al	2,323,300	100
2,049,001	»	2,049,100	100	2,402,501	»	2,402,600	100
2,053,001	»	2,053,100	100	2,412,931	»	2,413,000	70
2,087,001	»	2,087,100	100	2,414,001	»	2,414,100	100
2,129,801	»	2,129,900	100	2,549,301	»	2,549,400	100
2,249,001	»	2,249,100	100	2,728,301	»	2,728,400	100
2,281,601	»	2,281,700	100	2,748,901	»	2,749,000	100
2,303,501	»	2,303,600	100	2,749,301	»	2,749,400	100
		Da riportarsi	800				1,570

Azioni rimborsabili il 1° maggio 1878.

46,901	al	47,000	100
132,701	»	132,800	100
224,301	»	224,400	100
644,051	»	644,076	26
687,601	»	687,700	100
			426

Il rimborso delle *Obbligazioni* estratte avrà luogo in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica a cominciare dal giorno 2 gennaio 1878 per quelle appartenenti alle serie *A*, *C*, *D*, *F*, *H*, *I*, *K*, *M*, *O*, *P*, *S*, *T*, *V*, *Z*, ed a partire dal giorno 1° aprile 1878 per quelle appartenenti alla serie *X*.

Il rimborso delle *Azioni* estratte avrà luogo a cominciare dal 1° maggio 1878, pure in ragione di L. 500 cadauna in valuta metallica.

Il rimborso delle Obbligazioni sarà eseguito mediante il ritiro del titolo originale, munito di tutti gli stacchi non scaduti.

Il rimborso delle Azioni avrà pure luogo mediante il ritiro del titolo originate, ma munito di tutti gli stacchi non pagati, incominciando dal 2° *coupon* 1874.

Sulle Obbligazioni cessa ogni decorrenza di interesse dalla data nominale del rimborso.

Per le Azioni in un col rimborso, sarà consegnato al portatore un certificato interinale di godimento.

I pagamenti, richiesti entro il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1878, avranno luogo: come di consuetudine,

a MILANO, esclusivamente presso la Cassa della Società (palazzo già Litta, corso Magenta, N. 24);
a ROMA, presso la Banca Good, Padoa e Comp. (via in Aquiro, N. 109);
a TORINO, presso la Banca di Torino (via Santa Teresa, N. 2).

E nelle seguenti Stazioni:

Acqui, Alessandria, Arona, Asti, Bergamo, Biella, Bologna, Brescia (Agenzia di città), Carrara, Casale, Chiavari, Chivasso, Codogno, Cremona, Cuneo, Ferrara, Firenze (Cassa gestione del Traffico), Genova P. P., Genova (Agenzia di città), Ivrea, Lodi, Lucca, Mantova, Modena, Novara, Novi, Padova, Parma, Pavia, Pescia, Piacenza, Pinerolo, Pisa Centrale, Pistoia, Prato, Reggio, Rovigo, Savigliano, Savona, Spezia, Tortona, Treviso, Udine, Valenza, Venezia, Venezia (Agenzia di città), Vercelli, Verona P. V., Vicenza, Viareggio, Voghera e Voltri.

Ulteriori disposizioni saranno emanate a tempo opportuno per i pagamenti che fossero richiesti successivamente alli 30 giugno 1878.

Milano, 22 dicembre 1877.

LA DIREZIONE GENERALE DELL'ESERCIZIO.

Torino — Tip. del *Monitore delle Strade Ferrate*, via Finanze, 13.